RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1894. Andra Kammaren. N:o 42.

Måndagen den 30 april.

Kl. 7 e. m.

Fortsattes det på förmiddagen började sammanträdet.

§ 1.

Anmäldes och godkändes sammansatta bevillnings- och lagutskottets förslag till Riksdagens skrifvelse, n:o 50, till Konungen i fråga om ändrad lydelse af § 25 i kongl. förordningen angående fattigvården den 9 juni 1871.

§ 2.

Till behandling förelåg nu statsutskottets utlåtande, n:o 60, i anledning af framställningar om förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

Punkten I.

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m.

I en den 17 sistlidne mars till Riksdagen aflåten proposition (n:o 59) hade Kongl. Maj:t, under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af protokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen att bemyndiga fullmägtige i riksgäldskontoret att, på det att Kongl. Maj:t må blifva i tillfälle att i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de af den i statsrådsprotokollet omförmälda komité föreslagna grunder åt staten förvärfva Skåne—Hallands, Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands, Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar, till Kongl. Maj:t, efter ingången af år 1895, på reqvisition utanordna de medel, som erfordrades för gäldande af hvad för jernvägarne skulle kontant till jernvägarnes egare utbetalas.

Utskottet hemstälde emellertid, att Kongl. Maj:ts omförmälda proposition icke måtte vinna Riksdagens bifall.

Häremot hade reservationer anmälts:

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

af herr *E. Fränckel*, med hvilken instämt herrar *C. Lundeberg*, *R. G. von Hedenberg* och *Lasse Jönsson*, och hvilken hemstält:

"att Riksdagen må på det sätt bifalla Kongl. Maj:ts förevarande proposition, att Riksdagen,

dels bemyndigar fullmägtige i riksgäldskontoret att, på det Kongl. Maj:t må blifva i tillfälle att i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de af den s. k. 1893 års jernvägskomité föreslagna grunder åt staten förvärfva *Skåne—Hallands*, *Mellersta Hallands* och *Göteborg—Hallands* jernvägar, till Kongl. Maj:t, efter ingången af år 1895, på reqvisition utanordna de medel, som erfordras för gäldande af hvad för jernvägarne skall kontant till jernvägarnes egare utbetalas;

dels ock bemyndigar bemälde fullmägtige att i behörig ordning fullgöra ränteliqvider och afbetalningar å det i Skåne—Hallands jernväg intecknade obligationslån, som kommer att af staten öfvertagas;

samt af herrar *H. Andersson* i Nöbbelöf och *N. Nilsson* i Skärhus.

Härjemte hade herrar *S. G. von Friesen* och *P. Holm* låtit anteckna, att de icke inom utskottet deltagit i ärendets behandling.

Efter ärendets föredragning anförde

Herr von Krusenstjerna: Då man, såsom jag, i följd af ledamotskap i lagutskottet nödgats att ofta besvära kammarens protokoll med yttranden, så kan väl kammaren undra hvarför jag nu uppträder i ett ärende, som icke har något samband med lagutskottet. Anledningen är att jag har haft förtroendet att vara ledamot i den komité, som i första hand haft att behandla detta ärende, och hvars förslag blifvit i alla hufvudsakliga delar accepteradt af Kongl. Maj:t och lagdt till grund för den kongl. propositionen. Det var tre ledamöter af denna kammare, som sutto i denna komité. En annan af ledamöterna är närvarande här i kammaren. Den tredje, herr Peter Andersson i Högkil, hvilken i allo instämde med pluraliteten i fråga om inköpet af Vestkustbanan och lika med pluraliteten behjertade vigten och nödvändigheten deraf, är dess värre af en långvarig sjukdom hindrad att i dag vara närvarande och försvara komiténs förslag.

Jag yttrade att jag tagit del i komiténs betänkande. Jag har sålunda inom komitén uttalat mig för inköpet af denna kommunikationsled; och då jag icke kunnat finna mig öfvertygad af de skäl, som utskottet anfört för sitt afstyrkande af den nådiga propositionen, torde det tillåtas mig att upptaga till bemötande de skäl, statsutskottet anfört för sitt afstyrkande.

Hvad det första af utskottets skäl angår, eller att den nu ifrågavarande kommunikationsleden icke är af samma natur som öfriga stambanor här i riket, behöfver jag väl icke uppehålla mig något vidare dervid. — Statsutskottet har konstruerat en definition på stambanor och sedan med sin uppfattning kommit till den åsigten, att denna kommunikationsled icke alls passar in på denna definition. De åter, som anse förvärfvandet hafva skäl för sig, de hafva föreställt sig,

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

att en kommunikationsled, som förbinder rikets vestra stambana och rikets andra stad dels med en hamn, som af alla våra är närmast belägen utlandet och öfver hvilken den lifligaste förbindelsen med utlandet eger rum, en plats, som för närvarande är den enda, hvilken står i direkt jernvägsförbindelse med kontinenten, jag säger att de hafva föreställt sig att på en kommunikationsled, som förbinder vestra stambanan och rikets andra stad dels med en sådan hamn och dels med en annan stad, hufvudorten i Skåne och den andra utgångspunkten för Sveriges förbindelser med kontinenten — att på en sådan kommunikationsled, om på någon, passar in begreppet stambana. Det är olika uppfattningar i fråga om definitionen. Blir det emellertid så att inköpet af denna kommunikationsled beslutes, så kan man nog anordna så, att man icke blott praktiskt utan äfven teoretiskt passar in denna led med vårt stambanesystem.

Men jag skall öfvergå till det andra skälet, det ekonomiska, ty jag föreställer mig att det är derpå frågan ändå hänger. Mig synas visserligen de jernbanepolitiska skälen böra vara bestämmande i sådana frågor, men jag tror att äfven om man ur sådan synpunkt anser, att en bana bör förvärfvas, blir antagligen, derest man icke kan visa, att förvärfvet sker utan förlust för staten, åtminstone i denna kammare intet inköp af. Hvad den ekonomiska sidan angår, så är det tre tal, med hvilka man har att räkna. Det ena är inköpspriset, det andra kostnaderna för komplettering af banan och materielen och det tredje rentabiliteten, det vill säga förhållandet, i procent uttryckt, mellan banans afkastning och de två föregående talen, inköpspriset och kompletteringskostnaden. Såsom kammaren behagade erinra sig af den kongl. propositionen, anser Kongl. Maj:t, att denna kommunikationsled skall lemna i statens hand, med utgångspunkt från 1892 års siffror, en behållning af 4 procent. Komitén hade kommit till 4,16 procent, men som Kongl. Maj:t ökade kompletteringskostnaden med icke mindre än omkring 400,000 kronor, så sjönk i följd deraf behållningen, rentabilitetssiffran, till 4 procent. Om vi nu, och man har med anledning af reservationerna skäl dertill, hufvudsakligen vid diskussionen fästa oss vid de tre banor, som tillsammans utgöra vestkustbanan, och då se efter, huru rentabiliteten ställer sig, så komma vi, med utgångspunkt från komiténs siffror med afseende å dessa tre banor, till samma slutsats, till 4 procent eller rättare 4,1 procent.

Mot inlösningspriset, sådant detta blifvit af komitén och Kongl. Maj:t med ledning af för banorna gällande koncessioner föreslaget, har statsutskottet icke haft något att erinra. Inlösningssumman för de tre nämnda banorna uppgår till 16,376,664 kronor.

Men så mycket flera anmärkningar hafva gjorts mot de beräknade kompletteringskostnaderna, och det har sagts att dervid har komitén och sedermera Kongl. Maj:t räknat alldeles för lågt. Utskottet säger också, att andra skälet för utskottet att afstyrka framställningen är att "å de till inköp föreslagna jernvägarne betydliga kompletteringsarbeten skulle komma att erfordras". Jag ber att få stanna en stund härvid och söka visa att komiténs och Kongl. Maj:ts siffror i detta fall icke äro origtiga. Jag har särskild anledning härtill, ty redan vid riks-

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

dagens början, vid remissdebatten, gjordes härom i ett yttrande från malmöbänken ett, visserligen mycket kort, men mycket skarpt angrepp, som egentligen var ställdt mot ordföranden inom komitén. Jag var icke närvarande, då detta yttrande framställdes, och jag ansåg icke lämpligt att sedermera vid protokollsjusteringen inlägga någon gensaga mot detsamma, och det är derför naturligt, att jag nu vill söka klargöra saken.

När komitén tillsattes, begärde den genast hos jernvägsstyrelsen uppgift om kompletteringskostnaden och vidare, då förhållandet är det, att dessa banor icke hafva egna ändstationer och särskildt — jag fäster mig vid de vigtigare och håller mig till vestkustbanan — icke hafva egna stationer i Göteborg, Halmstad och Helsingborg, uppgift om kostnaden för anordnande af egna stationer. Vi fingo i sistnämnda afseende det svaret från jernvägsstyrelsen, att som nuvarande anordningar, enligt hvilka dessa banor på grund af hyresaftal begagnade andra banors stationer, visat sig förmånliga, och som jernvägsstyrelsen ansåg att det kunde gå lika bra, när de öfvergingo i statens hand, så fann jernvägsstyrelsen icke något skäl att staten skaffade sig egna stationer. De nuvarande aftalen i Göteborg med Bergslagernas jernväg, i Halmstad med Halmstad—Nässjö jernväg och i Helsingborg med Landskrona—Helsingborg—Eslöfs jernväg, ansåg jernvägsstyrelsen fortfarande böra tillämpas. För komitén förföll då alldeles frågan om anordnande af egna stationer. Angående kompletteringskostnaderna erhöll deremot komitén fullständiga uppgifter, upprättade af bandirektören i tredje distriktet. Det är dessa uppgifter, vid hvilka både en del tidningar och sedermera statsutskottet fäst mycket afseende. Hans kostnadsberäkning för alla 5 banorna går till 5 millioner kronor. Deraf belöper på vestkustbanan 3,965,000 kronor.

Men derifrån skall afgå kostnaden för ny station i Halmstad 284,000 kronor, ty sådan behöfves ju icke, och då blir enligt bandirektörens beräkning kompletteringskostnaden för vestkustbanan 3,681,000 kronor. När man nu skulle granska dessa beräkningar, så fick man inom komitén den uppfattningen, att de voro i vissa afseenden alldeles för höga. I hvad som var föreslaget för trafikens säkerhet, för broar och för viadukten vid Helsingborg, i allt som var föreslaget för förbättring af spåren genom inläggning af nya skenor på Skåne—Hallands och mellersta Hallands jernvägar och förbättring af spåren på Göteborgs—Hallands jernväg, i allt detta gjorde komitén icke någon ändring. Endast en ändring gjordes, mot hvilken jag föreställer mig att svårligen någon anmärkning skall kunna göras. Undersökningsförrättaren hade räknat rälspriset till 120 kronor per ton, med beräkning att inköpa rälsen vid Domnarfvet der den kostar 105 kronor, och så hade han tillagt 15 kronor för transportskostnaden; men komitén ansåg, att man borde utgå från det pris, för hvilket utländsk räls kunde erhållas vid hamn vid vestkustbanan. Priset var då i september förra året 4 pounds eller omkring 72 kronor per ton. Komitén lade till ej mindre än 18 kronor för rälsens transport till den plats, der den skulle utläggas, och räknade sålunda med ett pris af 90 kronor i stället för 120 kronor. Detta var, som sagdt, den enda ändring i hithörande poster, som komitén gjorde.

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

Deremot fann komitén, att undersökningsförrättaren icke hade fäst sig blott vid den nuvarande trafiken på dessa banor och beräknat de kompletteringsarbeten, som voro nödvändiga för att sköta denna på ett fullt statsbanemässigt sätt, utan han hade derjemte föreslagit en del åtgärder för att möta en blifvande trafik. Komitén ansåg emellertid, att detta icke borde läggas på kompletteringskostnaderna. Komitén ansåg också, att de åtgärder, som undersökningsförrättaren föreslagit för att möta de så kallade militära fordringarna såsom utvidgning af de flesta stationerna och förlängning af till och med sådana stationer, der icke ens enligt det militära programmet någon förlängning behöfde ifrågakomma, att allt detta icke behöfde nu medtagas i kompletteringskostnaderna.

Vidare ansåg komitén att, då man *nu* nöjde sig med tre banvaktstugor per mil och derjemte för nattågstrafiken använde en del extra betjening, som erhöll hyresersättning, samt detta icke medfört några olägenheter, så borde samma anordning fortfarande kunna bibehållas. Detta medförde en högst betydlig nedsättning. Komitén vidtog slutligen en åtgärd, som jag förmodar, att statsutskottet icke bort hafva något emot. I komitén sutto personer, som tillhört statsutskottet, och komitén gjorde alldeles samma reduktion, som statsutskottet nu vidtagit i den kongl. propositionen angående nya kaserner. Komitén nedsatte nemligen betydligt kostnaderna för tillsyn öfver arbetena och posten för oförutsedda utgifter.

Komiténs förslag till kompletteringskostnader för de tre vestkustbanorna slutade på 2,388,000 kronor. Kongl. Maj:t tillade sedermera på grund af jernvägsstyrelsens yrkande ett icke obetydligt belopp. Jernvägsstyrelsen påyrkade nemligen i olikhet med komitén dels att antalet fasta banvaktstugor måtte höjas från 3 till 5 per mil och dels en utvidgning af åtskilliga stationer. På det sättet tillkom ett belopp, som proportioneradt på de tre vestkustbanorna uppgick till 268,000 kronor, och sålunda blef kompletteringskostnaderna för vestkustbanorna tillsammans 2,656,000 kronor. Jag sade nyss att kompletteringskostnaderna enligt undersökningsförrättarens beräkning uppgingo till 3,681,000 kronor, och hela skilnaden mellan båda beräkningarna blir således 1,025,000 kronor, hvilket belopp skulle ytterligare behöfvas enligt undersökningsförrättarens förslag. Nu är frågan, om ett sådant belopp verkligen behöfves. Näppeligen lärer väl kammaren anse, att man behöfver lägga till hvad som fordras för att utjemna skilnaden mellan ett rälspris å 120 kronor och ett pris å 90 kronor eller för att öka på posten för oförutsedda utgifter och dylikt, och för öfrigt behöfves det enligt min uppfattning icke, så vida man, såsom mig synes att man bör göra, endast utgår från att man skall kunna på ett tillfredsställande sätt besörja den nuvarande trafiken och icke räknar med en blifvande trafik, ty hvar skall man då stanna.

Samma förhållande är det med den andra posten i kompletteringskostnaderna, nemligen materielens komplettering. Man hade också dervidlag i komitén tillgång till den promemoria som statsutskottet här dröjer vid och som det säger vara utarbetad af en fackman, och denna promemoria slutar på ett mycket högre belopp, än komitén ansåg sig

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

böra ifrågasätta. Den slutar på ett belopp för de fem banorna jemte Helsingborg—Hessleholmsbanan, som enligt fackmannens uppgift är 4,000,000, men som, rätt summeradt utgör 4,500,000. Frågan är nu hvilken betydelse man bör tillerkänna denna promemoria af "en fackman". Redan den omständigheten att, ehuru man deri hade att röra sig med blott 5 eller 6 tal det dock fans en felsummering på icke mindre än en half million, var ju om icke annat ett bevis derpå, att möjligen en viss brådska egt rum vid upprättande af denna promemoria. Vi genomgingo densamma — inom komitén fans det äfven fackmän, två direktörer vid enskilda jernvägar och en före detta direktör vid en af våra största enskilda jernvägar förutom vederbörande öfverdirektör i jernvägsstyrelsen — och vid denna granskning kunde vi icke finna annat än att "fackmannens" siffror verkligen voro oskäligt höga. "För att man icke skulle ligga i händerna på leverantörer" hade han ökat förråden med 1,200,000 och så vidare. Komitén stannade derför vid sin granskning vid en summa af 330,000 för materiel. Jernvägsstyrelsen underkastade denna beräkning en ytterligt noga granskning, hvilken verkställdes af maskindirektören i tredje distriktet, som genomgick hela tåganordningen och derefter beräknade huru stor vagnpark, som erfordrades, och efter denna förnyade granskning fann Kongl. Maj:t den af komitén föreslagna siffran rigtig.

Jag kan sålunda icke finna annat än att komitén icke har underskattat kompletteringskostnaderna och att de siffror, vid hvilka Kongl. Maj:t stannat, äro rigtiga. Jag vill sedermera visa, att man gerna kan taga högre siffror och ändock komma till ett icke ofördelaktigt resultat i fråga om rentabiliteten.

Men, säger statsutskottet vidare, ytterligare kostnader skulle erfordras för egna stationer vid ändpunkterna, och detta blir, säger utskottet, dryga utgifter.

Ja, dels kan man svara, att jernvägsstyrelsen förklarat, att det går bra, som det är; och jag tror, att jernvägsstyrelsen har tillräcklig erfarenhet i detta fall af förhållandena på vestra stambanan, der man utan olägenhet i 30 år begagnat en ett enskildt jernvägsbolag tillhörig station. Men om vi se på den utredning, som innehålles i Kongl. Maj:ts proposition, så finna vi, att man visserligen icke får begagna de främmande banornas stationer för ingenting. Det är ganska betydliga belopp, som för närvarande på vestkustbanan utbetalas till andra jernvägsbolag för användandet af dem tillhöriga stationer; så betydliga belopp, att, hvad stationen i Helsingborg beträffar, jernvägsstyrelsen ur besparingssynpunkt ifrågasatt anläggandet af en egen station. Kongl. Maj:t har också framhållit, att detta skulle blifva billigare än att fortfarande betala hyra för användandet af Helsingborg—Landskrona jernvägsstation. Hvad stationen i Halmstad angår, så ha enligt de uppgifter jag erhållit, af Skåne—Hallands och Mellersta Hallands jernvägar till Halmstad—Nässjö jernvägsbolag betalats 26,000 kronor om året för användandet af dess station. Kapitaliserar man detta, kommer man till en högre siffra än de 284,000 kronor, hvartill undersökningsförrättaren uppskattat anläggningen af en egen station i Halmstad. I Göteborg betalas till bergslagsbanan för begagnandet af denna banas

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

station ett belopp, som uppgår till närmare 50,000 kronor. Kapitaliseradt representerar äfven detta en ganska betydlig summa.

Sedan kommer utskottet med sitt tredje skäl för afslag och säger, att den omständigheten, att jernvägsbolagen nu ega icke obetydlig inkomst af jernvägarne, icke innebär, att staten, om desamma skulle öfvergå i dess hand, skulle af dem erhålla en motsvarande inkomst. Såsom kammaren behagat finna, har komitén sökt beräkna, huru inkomster och utgifter skulle ställa sig vid dessa banor, om de komme i statens hand, och dervid kommit till den slutsats, att om äfven inkomsterna af banorna då skulle blifva något mindre, till följd af bortfallandet af samtrafikafgiften, så bör detta mer än väl motsvaras af den stadiga stegringen i trafiken. Komitén räknade med 1892 års siffror, och det synes mig, att erfarenheten från år 1893 på det mest evidenta sätt gifvit Kongl. Maj:t och komitén rätt. Detta antagande har också utskottet icke motsatt sig; men utskottet åberopar, att allmänhetens pretentioner ökas högst betydligt, när den har att göra med statens jernvägar, mot då den har att göra med enskildes. Detta skäl har dock utskottet sjelft vederlagt, genom hvad utskottet såsom sitt 4:de skäl för afstyrkande anfört, eller att ingen anmärkning framstälts mot det sätt, hvarpå trafiken å de ifrågavarande jernvägarne hittills blifvit skött. Det är allmänt erkändt, att på dessa jernvägar trafiken handhafts mönstergilt och på ett sätt, som tillfredsställt såväl passagerarnes som den kringboende allmänhetens alla önskningar. Nog har jag hört farhågor uttalas för, huru det skulle gå, om jernvägarne komme i statens hand; men dessa farhågor hafva gått i den rigtningen, att man befarat, att det icke skulle blifva så bra för resande och trafikanter som det för närvarande är.

Vidare säger utskottet, att en andra anledning för antagandet, att utgifterna skulle komma att ökas, om banorna komme i statens hand, låge deri, att erfarenheten visat, att trafiken alltid ställer sig dyrare vid statsbanorna än vid enskilda jernvägar. Detta är ju ett skäl, som kan förefalla vara tungt vägande. Jag medgifver också, att utgiftsprocenten för statens jernvägar, i sin helhet tagna, är högre, än den är för de enskilda jernvägarne, men man torde dock icke dervid få fästa så stort afseende, ty det är särskilda förhållanden, såsom den norrländska stambanan hvarpå den höga utgiftsprocentsiffran beror. Jag föreställer mig derför, att man bör jemföra denna bankomplex med de statsbanedelar, der förhållandena äro ungefärligen likartade. Man får då, tror jag, icke blott fästa sig vid, att bruttobehållningen är densamma, ty vid jernvägar med samma bruttobehållning kan dock utgiftsprocenten vara ganska olika. Är godset skrymmande, så att det fordrar många vagnar, ökas driftkostnaderna betydligt. Man bör således, om man skall göra en jemförelse, söka upp sådana statsbanedelar, som äfven i afseende på godsets beskaffenhet erbjuda likhet med de jernvägar, som här äro i fråga. Efter min uppfattning finner man en sådan statsjernbanedel i Falköping—Göteborgsbanan; och jemför man denna bana med vestkustbanan, så ställer sig utgiftsprocenten för den förra ungefär lika med utgiftsprocenten för den senare. Under de sista fem åren, 1888—1892, för hvilka vi

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

hafva statistiska uppgifter, utgjorde utgiftsprocenten vid Göteborgs—Hallands jernväg i medeltal 44,5 proc., vid mellersta Hallands jernväg 54 proc., vid Skåne—Hallands jernväg 59,9 proc., sålunda nära 60 proc. och vid den ofvannämnda statsbanedelen 54,7 proc. Utgiftsprocenten för statsbanan har varit lika stor med mellersta Hallandsbanans utgiftsprocent, högre än Göteborgs—Hallandsbanans och lägre än Skåne—Hallandsbanans. Jag vill i förbigående erinra om, att då man af jernvägsstatistiken inhemtar, att utgiftsprocenten vid Falköping—Göteborgsbanan just år 1892 steg från 52 till 62 proc., hade det sin grund i särskilda omständigheter, nemligen ombyte af rails och ombyggnad af stationshus. Talet om en högre utgiftsprocent vid motsvarande statsbanedelar synes mig således icke hafva något skäl för sig.

Jag kommer nu till det sista af utskottets skäl för afslag: att staten eger i sin hand, att förhindra en illojal konkurrens med statens egna banor. Ja, en sådan magt skulle nog staten ega enligt våra jernvägskoncessioner, som på papperet ställa sig ganska bra. Staten har nemligen enligt dem rättighet att fastställa taxorna, och de enskilda jernvägarne hafva att ställa sig statens föreskrifter till efterrättelse i fråga om samtrafikförhållandena med statens banor och med andra enskilda banor. Det kan ju synas vara en ganska betydlig magt; liksom enligt jernvägskoncessionerna en annan stor myndighet för staten tyckes ligga deri, att, när staten finner nödigt att anordna genomgående bantåg för resande eller post, så äro de enskilda jernvägarne skyldiga att underkasta sig, hvad staten i detta afseende kan finna godt att bestämma. Men jag hemställer, om herrarne verkligen anse, att denna magt betyder så mycket. Faktiskt sträcker sig nog icke statens rätt längre än till att kunna förhindra, att taxorna höjas så, att den trafikerande allmänheten uppskörtas. Men dervid stannar statens magt. Ty om vi tänka oss — och det fallet är icke otänkbart — att några stora enskilda jernvägar förenade sig till ett stort, mägtigt trafikbolag och beslutade en godstaxa, som vore mycket låg, så blefve den taxan en lokaltaxa, för hela trafikområdet från dess början till dess slut, och komme sålunda på hela denna sträcka icke i kollision med samtrafiktaxan. Tro herrarne då verkligen, att Kongl. Maj:t kan komma och säga: här äro för låga afgifter, så att staten lider deraf; de trafikerande skola betala högre? Nej, det går icke för sig. Och lika litet tror jag det skulle gå för sig för staten att säga: här behöfves ett genomgående nattåg för posten; var god och inrätta ett sådant. Nej, dessa rättigheter synes mig — jag upprepar det — vara så vackra på papperet, men faktiskt är det dock mycket liten rätt, som tillerkänts staten. De enskilda jernvägarne äro deremot en stor magt i samhället. Deras längd är ungefär dubbelt så stor som statsbanornas, och mot en sådan magt kan icke staten förmå så mycket. Jag tror således, att det ur denna omständighet af statsutskottet hemtade stöd för sitt afstyrkande icke betyder mycket mot hvad jag anser vara det vigtigaste skälet för inköpet, eller angelägenheten för staten att råda öfver taxe- och trafikförhållandena på en vigtig utfartsväg till kontinenten.

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

Man har äfven — och det antager också utskottet, det står visserligen ej bland de fem skälen i dess kläm, men det står i motiveringen — bland annat frammanat farhågor för konseqvenserna af en sådan åtgärd, som den föreslagna. Låt hvarje sak få gälla för sig! Icke är det väl någon nyhet i Sverige att inköpa enskilda jernvägar? Det har, såsom herrarne veta, förekommit många gånger förut, men man har pröfvat hvarje fråga för sig. Icke kan man väl säga, att, derför att inköp förut egt rum på grund af särskilda skäl, och att man nu åter på grund af särskilda skäl föreslår ett nytt inköp, detta skulle vara början till ett Verstaatlichung der Eisenbahnen, till ett system att lägga alla våra enskilda jernvägar under staten. Det är icke så lätt att få igenom den saken.

Med hvad jag nu anfört har jag sökt visa, att statsutskottets skäl icke äro tillräckliga för ett afslag af Kongl. Maj:ts proposition. De skäl, som Kongl. Maj:t och komitén anfört för att visa att de ifrågavarande banorna verkligen äro rentabla, synas mig hafva vunnit fullständig styrka genom erfarenheten från det sista året. I komitén räknades med 1892 års siffror. Trafikinkomsterna af vestkustbanan för 1892 utgjorde tillsammans 793,000 kronor, och, såsom jag nyss tillät mig nämna i början af mitt anförande, har Kongl. Maj:t beräknat, att banorna i statens hand skulle lemna en ränta af 4 proc. Under år 1893 hafva enligt officiella uppgifter inkomsterna för dessa banor uppgått till icke mindre än 967,000 kronor eller 174,000 kronor mer än 1892. Om jag nu, utgående från de af Kongl. Maj:t föreslagna inlösnings- och kompletteringskostnader, söker beräkna räntan och se efter, hur den ställer sig efter 1893 års inkomstsiffra, så kommer jag till 5 proc. i stället för 4 proc. Man har nu sagt, att kompletteringskostnaderna blifvit upptagna till för lågt belopp. Jag tror mig hafva visat, att det icke är så. Men jag vill utgå från antagandet, att de äro för lågt beräknade. Om man derför intager i kompletteringskostnaden hela den summa, som bandirektören i 3:dje distriktet beräknat eller 3,681,000 kronor, och derjemte lägger till hela den summa, som "fackmannen" föreslagit för komplettering af materielen eller 2,662,000 kronor — att lägga till en så stor summa är ju dock alldeles orimligt, då, som jag förut nämnt, deri ingå poster, som man omöjligen kan anse kunna komma i fråga vid kompletteringen; men jag skall dock lägga till dem — så kommer jag till en slutsumma för de ifrågavarande banorna af 22,610,000 kronor i stället för 19,268,000 kronor. Om nu herrarne räkna efter hvilken procent banornas ofvan angifna afkastningsbelopp för 1893 eller 967,000 kronor utgör af nyss nämnda slutsumma, så finna vi, att det blir 4,25 proc. Således skulle, äfven om vi antaga denna orimligt höga kompletteringskostnad, det ifrågavarande bankomplexet gifva tillräckligt stor ränta på kapitalet.

Då det nu för mig synes vara uppenbart, att det bör ligga i statens intresse att hafva full dispositionsrätt öfver de stora utfartsvägarne till kontinenten, och då denna affär, såsom jag också tror mig hafva visat, bör lemna en så stor afkastning i statens hand, att någon fara för förlust icke bör kunna uppstå, torde det vara full-

Angående inköp af den s. k. vestkust-banan m. m. (Forts.)

giltiga skäl, som tala för ett bifall till Kongl. Maj:ts proposition. Jag skulle också hafva yrkat detta, enär de skäl jag anfört torde tala för, icke blott att staten skall vara egare till utfartsvägen öfver Helsingborg utan äfven egare till förbindelsen med Skånes hufvudort Malmö och den utfartsvägen till kontinenten, men man får hålla sig till, hvad som är möjligt att erhålla; och då reservationerna gifvit vid handen, att det för närvarande icke torde finnas några utvägar till att kunna genomdrifva ett beslut om inköp af alla 5 banorna, så måste man inskränka sig till det yrkande om inköp af 3:ne af dessa banor, som finnes i en vid betänkandet fogad reservation afgifven af herrar Fränckel och Lasse Jönsson m. fl.

Men skall man köpa, då kommer man till den frågan: när skall man köpa? Tiden för inlösen af Skåne—Hallandsbanan går tillända den 9 januari 1895 enligt a)-vilkoret. Hur ställer sig saken, om vi dröja? Jo då inträder b)-vilkoret. Enligt detta skall inlösningen ske med ett belopp, som antingen efter en viss beräkning motsvarar 2 gånger summan af banornas afkastning under de närmaste förflutna 10 åren, eller ock som, om koncessionsinnehafvarne finna det förmånligare, bestämmes genom en kompromiss. Det är ju naturligt att antaga, att jernvägsinnehafvarne komma att välja kompromissen; och då kommer denna kompromissnämnd att utgå ifrån sista årets nettobehållning och kapitalisera den summan med tillägg möjligen af en post, — här i betänkandet omnämnd — som är uppskattad till 800,000 à 900,000 kronor, nemligen inlösen af jord tillhörig Skåne—Hallands jernväg, för hvilken yrkats betalning, men för hvilken enligt hvad komiterade och Kongl. Maj:t ansett, om man köper efter a)-vilkoret, icke någon betalning kan ifrågakomma. När man derjemte besinnar, att det är staten, som är den ena parten i kompromissen, så tror jag, att man utan misstag kan säga, att staten får betala ganska dyrt. Af dessa skäl bör man förvärfva banorna *nu*, och det är derför, herr talman, som jag skall be att få yrka bifall till reservanternas förslag,

Endast ett ord till. Man har sagt mig, att det icke skulle förefinnas stora utsigter för denna fråga här i denna kammare. Ja det är nog möjligt. Här föreligger den olikheten mot föregående fall, då Kongl. Maj:t föreslagit inköp af enskilda banor, att han då vanligen haft det bästa stödet från säljarnes sida. Här torde åter det säkraste motståndet mot köpet vara att söka just hos säljarne. Men, mine herrar, då förhållandet är så, undrar jag, om man icke just i detta motstånd har att söka det bästa beviset för, att affären icke är dålig.

Herr *Swartling* instämde häruti.

Vidare yttrade:

Herr Thestrup: Af 1893 års jernvägskomités utlåtande framgår, att Kongl. Maj:t vid beviljandet af koncessioner åt 4 af de jernvägar, om hvilkas inlösen till staten nu är fråga, nemligen Skåne—Hallands, mellersta Hallands, Göteborgs—Hallands och Malmö—Billesholms jern-

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

vägar, stadgat, att staten skulle ega rätt att inlösa desamma mot pris och på vilkor, som voro väsentligen olika, i fall inlösningen egde rum inom 10 år från den tid jernvägarne i sin helhet eller till någon del blifvit för allmän trafik öppnade, eller i fall den först efter tio år egde rum. I förra fallet stadgas nemligen, att inköpspriset skall bestämmas efter den grund, som afses i första momentet af koncessionen, enligt hvilket staten skulle ega rätt att inlösa jernvägarne mot erläggande till aktieegarne af det utlagda kapitalet jemte 5 procents ränta. I senare fallet åter, eller i den händelse jernvägarne icke af staten inlöstes inom den stipulerade tiden, skulle andra vilkor inträda, nemligen de, som innefattas under rubriken b) i koncessionerna. Enligt dessa vilkor skall, allt efter det sätt, som finnes vara för koncessionsinnehafvarne förmånligast, inlösningsbeloppet bestämmas antingen så, att detsamma motsvarar 2 gånger summan af hela den under de 10 år, som förflutit närmast före det år, hvarunder lösningsanspråket är väckt, uppkomna nettobehållningen af trafiken eller ock genom en kompromiss, sammansatt af 5 gode män.

Beträffande Skåne—Hallandsjernvägen, hvilken öppnades för trafik den 9 januari 1885, skall densamma sålunda, för att det första vilkoret i koncessionen skall kunna tillämpas, af staten inlösas före den 9 januari 1895. Ty i händelse inlösningen af den ifrågavarande jernvägen icke kommer att ega rum före denna tid, och således b)-vilkoret tillämpas, är det sannolikt, att den blifvande inlösningssumman kommer att bestämmas af en kompromissnämnd, på sätt i senare delen af b)-vilkoret stadgas. Det är då också helt antagligt, att i den blifvande inlösningssumman kommer att inberäknas en summa af 843,700 kronor, utgörande ersättning för ett jordområde, som Helsingborgs stad upplåtit till jernvägsbolaget, men hvilket område, om jernvägen inom de 10 åren förvärfvas, komme att utan ersättning tillfalla staten. I händelse nu jernvägen icke komme att inlösas före den 9 januari 1895, torde den kompromissnämnd, som får ärendet under behandling, dessutom säkerligen komma att vid fastställandet af inlösningssumman taga i betraktande icke allenast jernvägsbolagets dåvarande finansiella ställning, utan äfven jernvägens blifvande afkastning; och i så fall är det otvifvelaktigt, att det inköpspris för ifrågavarande jernväg, som då kommer att fordras, varder betydligt högre, än om inlösningen sker inom de 10 årens förlopp. Under sådana förhållanden synes det mig, att Kongl. Maj:ts regering haft fullgoda skäl, att nu och just till innevarande Riksdag framkomma med en hemställan om inlösning af dessa jernvägar. Genom det nu framlagda förslaget skulle vestra och södra Sveriges centra komma i direkt förbindelse med hvarandra genom en kommunikationslinie af synnerligt vigtig betydelse både för vårt eget lands och Norges samfärdsel med vår granne i söder, äfvensom med kontinenten. Att en så vigtig förbindelseled som den ifrågavarande lägges i statens hand, finner jag för min del lända till obestridlig fördel, när deraf borde och skulle följa icke blott en gemensam och derigenom billigare förvaltning, än den hvarje af ifrågavarande jernvägar, åt sig sjelf lemnad, kan åstadkomma, utan äfven en minskning af fraktkostnaderna, hvarigenom godstrafiken skulle komma att ökas.

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

Fördelen häraf ligger i öppen dag. Länge har från åtskilliga håll klagats öfver den afgift, som, då en vara passerar olika jernvägar, för hvarje ny jernväg utöfver frakten pålägges denna vara.

I likhet med reservanterna finner jag, att utskottet ej kunnat vederlägga de för inköp af vestkustbanan och öfriga i samband med denna stående banor framförda, mycket tungt vägande skäl, hvilka åberopats af den sakkunniga komitén, som för ärendets behandling varit tillsatt och afgifvit sitt utlåtande, hvilket, efter det jernvägsstyrelsen blifvit hörd och i hufvudsakliga delar instämt med komitén, föranledt den nu föreliggande kongl. propositionen. Bland dessa skäl synes mig i synnerhet tvenne vara synnerligen vigtiga. Det ena är det af komitén åberopade skälet, att "det måste vara för staten af synnerlig vigt att blifva egare till sådana jernvägar, som utgöra förbindelselinie mellan landets hufvudcentra och utlandet, så att utan förmedling af enskilda jernvägsbolag samtrafikaftal må kunna förberedas och afslutas med främmande länders jernvägsförvaltningar; aftal, som i första hand och på det närmaste måste beröra och utöfva inflytande på statens egen jernvägsdrift." Vidare yttrar komitén, på 63 sidan af sitt utlåtande, att "ett tillstyrkande af de fem banornas inlösen för statens räkning torde dock böra göras beroende af det resultat i finansielt afseende, som åtgärden ställer i utsigt. Af den i det föregående lemnade redogörelse framgår, att banorna kunna antagas i statens ego lemna en afkastning, som genast öfverstiger den upplåningsränta, staten skulle få utgifva för anskaffandet af de för förvärfvandet nödiga medel, och som med den stegring i trafiken, som uppenbarligen är att motse, för visso kommer att än ytterligare växa".

Angående den finansiella sidan af saken har en föregående talare lemnat så fullständiga upplysningar, att dertill ingenting väsentligt kan vara att tillägga. Statsutskottet har emellertid afstyrkt Kongl. Maj:ts förevarande proposition och bland skälen för sitt afstyrkande anfört, att hvarken komitén eller jernvägsstyrelsen kunnat rätt beräkna kompletteringskostnaderna, på grund hvaraf utskottet anser, att för de till inköp föreslagna jernvägarna betydande kompletteringsarbeten derutöfver skulle komma att erfordras.

För min del finner jag i likhet med reservanterna och på de skäl, föregående talare framhållit, att de grunder och beräkningar, komiterade till stöd för sin framställning uti ifrågavarande hänseende framlagt, böra anses tillförlitliga och att någon särskild anledning icke förefinnes att antaga, att kompletteringsarbetena skulle, om ifrågavarande jernbanor för statens räkning förvärfvades, blifva väsentligt större, än sådana de af komiterade angifvits. Lika litet kan jag finna, att, mot hvad komitén och jernvägsstyrelsen i detta afseende framhållit, något skäl förefinnes, hvarför jernvägarnes förvaltning skulle i statens hand ställa sig dyrare än i de nuvarande bolagens, och att öfvertagandet af banorna skulle, jemte ökning af utgifterna, medföra en minskning af inkomsterna.

De skäl i öfrigt, som statsutskottet framstält mot Kongl. Maj:ts föreliggande proposition, synas mig hafva blifvit fullständigt bemötta och äfven vederlagda *dels* genom den reservation, som af herr E. Fränckel

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

m. fl. ledamöter inom utskottet blifvit afgifven och som finnes utskottets betänkande bifogad, *dels ock* af den synnerligen sakrika utredning af frågan, som den förre talaren lemnat. Men då jag för min del är af den åsigt, att för ett fullständigt genomförande af denna icke endast från politisk synpunkt, utan äfven i finansielt afseende för vårt land synnerligen vigtiga angelägenhet fordras icke blott inlösning af sjelfva vestkustbanan, utan äfven af de i direkt förbindelse med densamma stående jernvägar hvarom nu är fråga, tager jag mig friheten att hemställa om bifall till Kongl. Maj:ts förevarande förslag.

Herr Högstedt: Herr talman, mine herrar! I denna fråga, med afseende å hvilken kammaren i dag har att besluta, må det icke förtänkas mig, att jag tillåter mig yttra några ord.

Med den bekantskap, jag har om förhållanden, som angå denna fråga, och efter tagen kännedom om Kongl. Maj:ts föreliggande utredning i ärendet, får jag förklara, att jag omöjligen kunnat komma till samma resultat som utskottet.

För att kunna fatta ett för staten nyttigt beslut är det af vigt att finna rätta svaren på den så mycket omordade, i tal och skrift debatterade frågan: skall staten inköpa vestkustbanan? Derpå svarar utskottet nej, ty det säger, att den ifrågasatta stambanan icke sätter de inre delarne af landet i förbindelse med exportorter, utan endast förenar sådana med hvarandra, samt att hvarje grenbana till densamma utgör en sjelfständig utfartsväg till exporthamn, i följd hvaraf nämnda stambana skulle blifva af helt annan natur än statens öfriga stambanor; och vidare heter det på sidan 25, att vestkustbanan med dess fortsättning söderut icke kan såsom stambana komma att verka på samma sätt som de af staten anlagda stora stambanorna söder om Stockholm och så vidare.

Men så frågas det, om den behöfver verka på samma sätt? Om den icke verkar på *samma* sätt, så kan den ju verka på ett annat sätt, som är icke mindre vigtigt. Går icke vestkustbanan, mine herrar, genom trakter, som förete ett ganska utveckladt näringslif, som ega förutsättning för en god och normal utveckling af trafikrörelsen, och som derför äro i behof af en sådan jernväg?

Då det vidare tillkommer staten att reglera jernvägsförhållandena i landet, och detta icke kan ske på ett fullt tillfredsställande sätt med mindre än att staten disponerar sådana bandelar, som derför äro nödvändiga, så ligger uti denna omständighet äfven ett skäl att staten kommer i besittning af detta stora jernvägskomplex, ty derförutan kan icke en tillfredsställande reglering ega rum. Måste det då icke, såsom det heter i den kongl. propositionen, vara för staten af synnerlig vigt att ega sådana bandelar, som utgöra förbindelse mellan statens hufvudcentra och utlandet?

Jag vill taga mig friheten erinra derom, att, före denna banas anläggning, det ständigt framhölls såväl inom Riksdagen som i pressen, att *staten* borde anlägga en sådan bana, emedan den vore af vida större betydelse än en lokal- och privatbana, emedan den vore en

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

riksbana, en unionell bana, som bättre skulle förena Sverige och Norge med det öfriga europeiska fastlandet.

Man säger, att detta kan ske genom att samtrafiksaftal ega rum, äfven om staten icke inköper de enskilda banorna. Ja, detta kan visserligen ske, men dessa enskilda jernvägsbolag kunna ju äfven träffa aftal med främmande länders jernvägsstyrelser, aftal, som i väsentlig mån kunna inverka på statens egna banor.

Utskottet vill icke vara med om något inköp, derför att väsentliga kompletteringsarbeten deraf skulle blifva en följd. Men, mina herrar, komitén och jernvägsstyrelsen hafva förelagt oss fullt tydliga utredningar. Och då dessa utredningar äro grundade på noggranna uträkningar och undersökningar, så kunna väl icke de kostnader, som fordras för dessa kompletteringsarbeten, utgöra något hinder för inköpande af nämnda jernväg. Och gent emot utskottets påstående vill jag ställa komiténs utlåtande. Komitén säger nemligen, att inkomsterna varit i ständigt stigande, att banan kan antagas i statens hand lemna en afkastning, som genast skulle öfverstiga den upplåningsränta, staten skulle få utgifva för anskaffande af de för förvärfvandet nödiga medlen.

Jag har nyligen erhållit underrättelse från Danmark af en medlem i jernvägskomitén i danska folktinget. Deri sägs, att man kan anse det så godt som en afgjord sak, att kustbanan mellan Köpenhamn och Helsingör kommer till stånd. Och då så är förhållandet och då en ökad trafik derigenom kan väntas, må vi icke, mina herrar, tveka att göra det inköp, som nu är föreslaget.

Man går med ljus och lykta omkring och söker efter inkomstkällor. Man finner på den ena skatten efter den andra, den ena tullen efter den andra. Och under de dagar då de stora utgiftsposterna ökades och beslutades, undrade man här i kammaren hvarifrån man skulle skaffa inkomster till dessas bestridande.

Nu, mine herrar, föreligger här en inkomstkälla, som är tydlig och klar, och hvars begagnande skall hafva nyttiga följder för hela landet. Hvarför skola vi då förakta den?

Med afseende å utskottets farhåga, att banan icke skulle i statens hand gifva, hvad den gifver i bolagens händer, så är derpå redan svar lemnadt af den ärade talaren på stockholmsbänken. Men jag vill dessutom instämma med reservanterna deri, att om staten vill med framgång drifva sin jernvägsindustri, staten måste i viss mån inrätta sig så som de enskilda bolagen.

Men lika förmånligt för staten som jag anser inköpet af den egentliga vestkustbanan vara, lika ofördelaktigt synes mig inköpet af de öfriga banorna. Dessa kunna icke i något afseende jemföras med vestkustbanans behöflighet för förbindelse mellan Norge, Danmark och kontinenten, och dessa banor kunna ju för öfrigt alltid få köpas. Landskrona—Engelholm kan ju icke vara någon finansiel fördel för staten att få, och hvad beträffar denna bana, kan ju staten af densamma begagna endast en del, såsom framgår af utskottets utlåtande.

Herr talman! Med anledning af hvad jag här haft äran yttra ber jag få instämma med reservanterna och yrka bifall till deras förslag.

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

Herr Darin: Herr talman! Då jag nu anhåller att få framställa resultatet af den granskning, som jag för min del verkstält af den utredning, som här är för Riksdagen framlagd, så tillåter jag mig att förutskicka den anmärkningen, att jag verkstält denna granskning utan hänsyn till och utan försyn för något annat intresse än det allmänna statsintresset. Då jag tagit i öfvervägande de skäl, som anförts till förmån för Kongl. Maj:ts förslag och de skäl, som anförts deremot, har jag snart kommit till den öfvertygelsen, att lika mycket som de förra äro tungt vägande, lika mycket äro de senare motsatsen.

De skäl, som anförts för Kongl. Maj:ts förslag, innehållas i statsutskottets utlåtande på sid. 10 och 11. Der citeras komitéutlåtandet och det heter:

"Den af tre särskilda enskilda jernvägar bildade jernvägskomplexen, vestkustbanan, som redan eger så stor betydelse såväl för de landsdelar den genomlöper, som för förbindelsen mellan rikets andra stad och Skåne, har nu genom den från Helsingborg utgående ångfärjeleden öfver Sundet blifvit en kommunikationslinie af synnerlig betydelse för vår egen och äfven för unionslandets samfärdsel med vår södra grannstat och öfver denna vidare med kontinenten."

"Genom Landskrona—Engelholms och Malmö—Billeholms jernvägar förenas vestkustbanan med Malmö. Den stora vigt i jernvägshänseende, Malmö i och för sig eger såsom Skånes hufvudort och slutpunkt för södra stambanan samt flere enskilda jernvägar, skall genom den ångfärjetrafik, som med all säkerhet synes komma till stånd mellan Malmö och Köpenhamn, än ytterligare ökas. Malmö varder den andra utgångspunkten för den direkta jernvägsförbindelsen med Danmark och vidare med kontinenten. Och den betydelse, Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar ega ur synpunkten att förena Göteborg och de söder derom belägna vestkuststäderna med södra Skåne, ökas än mera, när den så länge påtänkta, för vår post och öfriga samfärdsel med kontinenten vigtiga direkta trafikleden mellan Skånes sydkust och motliggande del af Tyskland kommer till stånd."

"Det måste vara för staten af synnerlig vigt att blifva egare till sådana jernvägar, som utgöra förbindelselinie mellan landets hufvudcentra och utlandet, så att, utan förmedling af enskilda jernvägsbolag, samtrafikaftal må kunna förberedas och afslutas med främmande länders jernvägsförvaltningar; aftal, som i första hand och på det närmaste måste beröra och utöfva inflytande på statens egen jernvägsdrift."

"I enlighet med dessa grundsatser har det synts komitén, att hela den ifrågavarande kommunikationslinien, såsom förbindande Göteborg med båda utgångspunkterna för samfärdseln med utlandet, borde öfvergå i statens ego, hvarigenom, utom det ofvan anförda hufvudsyftet, äfven, såsom förut visats, skulle vinnas billigare godsfrakter till lättnad för det inom banornas trafikområden redan befintliga näringslif och till framkallande derinom af ökad företagsamhet. Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholmsbanornas förvärfvande skulle för öfrigt medföra den särskilda fördel, att vestkustbanan blefve ställd i direkt förbindelse med tredje trafikdistriktets hufvudstation i Malmö, så att banornas förvaltning kunde förläggas under nämnda distrikt;

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

detta medförande, utom andra, äfven den fördel, att öfverflyttning af rörlig materiel från olika delar af statsbanorna komme att underlättas."

Jag finner, herr talman, att i detta uttalande af komitén finnas så starka skäl anförda för bifall till den kongl. propositionen, att jag icke har anledning att dertill lägga någonting. Jag vill blott göra en anmärkning: då det heter i afseende på ångfärjetrafiken, att den med all säkerhet *synes* komma till stånd mellan Malmö och Köpenhamn, så vill jag rätta det uttrycket till, att, "den med all säkerhet *kommer* till stånd", emedan saken är i ett sådant skede, att ett sådant uttalande är fullt berättigadt.

Sedan komitén gjort dessa uttalanden, och sedan den på fullt öfvertygande sätt visat, att den finansiella sidan af saken icke kan innebära något skäl till betänklighet med afseende på inlösen af banan, finner jag helt naturligt, att så väl jernvägsstyrelsen som Kongl. Maj:t skänkt sitt fulla godkännande af komiténs uttalande. Och hvad mera är, inom statsutskottet sjelft har framkommit ett uttalande, som gifver en ytterligare bekräftelse åt den mening, som alla de tre pröfvande instanserna omfattat. Vi finna nemligen i den reservation, som är afgifven af herr Fränckel m. fl. följande uttalande: "dessa skäl" — de skäl, som blifvit anförda till förmån för det kongl. förslaget — "har utskottet icke funnit tillräckligt vägande för att föranleda utskottet att tillstyrka Riksdagen bifalla den kongl. propositionen, helt eller delvis, men utskottet har icke kunnat vederlägga dem." Detta är dock ett ganska betydelsefullt uttalande af 4 ledamöter af statsutskottet, som sjelfva fält den domen öfver utskottets majoritet, att det icke lyckats utskottet att vederlägga de skäl, som blifvit anförda till förmån för Kongl. Maj:ts proposition.

Jag skall nu tillåta mig att öfvergå till den andra sidan af saken, till de skäl, som blifvit anförda mot Kongl. Maj:ts förslag, d. v. s. till utskottets skäl. Dessa skäl finnas på sidan 24 till och med 27 och sammanfattas i slutklämmen på sid. 27 och 28. Jag skall tillåta mig att fästa kammarens uppmärksamhet på dessa skäls beskaffenhet. Så säger utskottet först på sid. 24.

"Hvad då till en början beträffar det första af dessa hufvudskäl" — det skäl, som jag nyss anförde, nemligen banans egenskap af att vara en stambana af vigt för vår export — "har utskottet icke kunnat underlåta att erinra derom, att, jemlikt koncessionerna å de tre vestkustbanorna äfvensom å Malmö—Billesholms jernväg, vederbörande bolag äro pligtige att underkasta sig ej mindre den transporttaxa, Kongl. Maj:t fastställer, än äfven de bestämmelser i fråga om samtrafik med statens eller enskilda banor, som kunna utfärdas af Kongl. Maj:t, Genom det förbehåll, hvilket sålunda blifvit i koncessionerna intaget, lärer staten i sin hand ega ett verksamt medel både att ordna samtrafiksförhållandena på tillfredsställande sätt och att förhindra en illojal konkurrens från de enskilda jernvägsbolagens sida."

Hvad detta skäl kan betyda, har redan den förste ärade talaren i afton, komiténs ordförande, på ett särdeles förtjenstfullt sätt belyst. Jag vill likväl erinra derom, att redan i den föregående utredningen, nemligen i Kongl. Maj:ts proposition på sid. 33 uttalas, att "den om-

ständigheten, att staten vore i besittning af båda utgångspunkterna, Helsingborg och Malmö, för den direkta trafiken på Danmark och kontinenten samt af de linier, hvilka från dessa punkter ledde till landets hufvudcentra, vore emellertid af vigt icke allenast i fråga om aftalen rörande samtrafik utnn äfven för andra internationella öfverenskommelser, postförbindelser, tåganordningar m. m.“ Häraf liksom af den förste ärade talarens anförande framgår, att Kongl. Maj:t för visso icke på grund af de gifna koncessionerna har rätt till det inflytande på de enskilda jernvägarnes förvaltning, som för statens intressen är nödvändigt.

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

Jag öfvergår till det andra skälet, som utskottet anför mot Kongl. Maj:ts förslag. Det heter på samma sid. 24 att “det bör ej lemnas obeaktadt, att den trafikled, samma jernvägar såsom ett helt utgöra, jemnsides med hafvet genomlöper en kuststräcka med flera hamnstäder, hvilka den berör. På grund af denna sistnämnda omständighet kan vestkustbanan med dess fortsättning söderut icke såsom stambana komma att verka på samma sätt som de af staten anlagda stora stambanorna.“ Detta skäl synes mig högst förunderligt. En blick på kartan är nog för att inse, att den nu ifrågavarande bansträckan icke kan komma att verka på samma sätt som de stambanor, exempelvis de södra eller vestra, som staten redan har. Men detta må väl icke hindra, att denna bana på annat sätt kan vara af nöden för fyllande af statens behof i afseende på samfärdseln, och detta torde vara tillräckligt påvisadt redan förut.

Öfvergår jag slutligen till sjelfva slutklämmen i utskottets betänkande och granskar den, så innehåller den i det första momentet ungefär detsamma — i hvarje fall är syftet detsamma, som i det genom mitt senaste citat angifna motivet. Det heter att “då den ifrågasatta stambanan icke sätter det inre af landet i förbindelse med exportorter, utan endast förenar sådana med hvarandra, samt hvarje grenbana till densamma utgör en sjelfständig utfartsväg till exporthamn, i följd hvaraf nämnda stambana skulle blifva af helt annan natur än statens öfriga stambanor“; så har utskottet skäl att afstyrka förslaget. Hvad vill detta säga? Huru kan utskottet påstå, att denna bana, den ifrågasatta stambanan, icke sätter det inre af landet i förbindelse med exporthamnar? Hela Kongl. Maj:ts framställning, hela utredningen, går derpå ut, att denna bana är särdeles egnad att vara en exportbana, nemligen icke för en eller annan ort, utan för hela den vestra delen af landet och öfver Norge, mot Danmark och kontinenten. Kan man då säga, att denna bana icke leder till exporthamnar?

Vidare i andra momentet säger utskottet:

“*då* å de till inköp föreslagna jernvägarne betydliga kompletteringsarbeten skulle komma att erfordras, exempelvis för egna stationer vid hufvudpunkterna;

då den omständigheten, att jernvägsbolagen nu ega icke obetydlig inkomst af jernvägarne, icke innebär, att staten, om desamma skulle öfvergå i dess hand, skulle af dem erhålla en motsvarande inkomst.“

Hvad det första angår, anser jag, att genom den lemnade ut-

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

redningen och ytterligare genom den belysning af denna utredning, som af komiténs ordförande i afton blifvit lemnad, framgår en fullt betryggande förvissning om att den finansiella utredningen är tillfredsställande. Och hvad det angår, att dessa ifrågavarande jernvägar, om de öfverginge i statens hand, icke skulle erhålla en motsvarande inkomst mot förut, så har det aldrig blifvit påstådt, så vidt jag vet. Men det är heller icke nödvändigt från statens synpunkt; ty staten både kan och bör nöja sig med mindre behållning af jernvägen än de enskilda bolagen. Syftemålet för staten med jernvägen lärer nemligen icke vara att skaffa en större eller mindre vinst på det kapital, som nedlagts, utan att underlätta samfärdseln, så vidt det kan ske utan allt för stora kostnader; och att detta kan ske, att icke några kostnader skulle drabba staten genom dessa banor, har jag redan tillåtit mig att säga.

I sista momentet säger utskottet, att "då slutligen staten eger i sin hand att förhindra en illojal konkurrens med statens egna banor, medan en lojal sådan endast är i trafikens intresse", så etc. hemställer utskottet o. s. v.

Ja, hvad detta angår, så skall jag be att få senare återkomma dertill, då jag berör det medlingsförslag, som blifvit framstäldt.

Det finnes ännu ett moment i utskottets kläm, der det heter: "då ingen anmärkning framstälts mot det sätt, hvarpå trafiken å jernvägarne hittills blifvit skött."

Jag tillstår, att jag ej inser betydelsen af detta argument i det sammanhang, hvari det står.

Jag har således tillåtit mig jemföra de skäl, som blifvit anförda till förmån för Kongl. Maj:ts förslag och de skäl, som blifvit förebragta deremot. Och jag tror, att jag hade skäl för hvad jag yttrade i början af mitt anförande, då jag sade, att jag funnit de förra lika goda, som jag funnit de senare svaga.

Emellertid har till icke ringa förvåning åtminstone för mig inom utskottet framstälts ett medlingsförslag, som till ännu större öfverraskning för mig funnit ett stöd i den förste ärade talarens, ordförandens i komitén, yttrande här i afton.

Detta medlingsförslag afser, att det ifrågasatta inköpet af de enskilda jernvägarne skulle, i hvarje fall *för närvarande*, inskränka sig till sträckan Göteborg—Helsingborg. Skälen — de synliga skälen nemligen — för denna mening finnas anförda på sidd. 21 och 22. På sidan 21 i utskottets betänkande står att läsa, att "alltsedan denna banas tillkomst Helsingborg varit den naturliga utfartspunkten för vestra Sveriges och Norges trafik på kontinenten, och att dess betydelse i detta hänseende ökats genom den nyligen tillvägabragta ångfärjeförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör." Sålunda säger utskottet eller rättare sagdt anhängarne af detta medlingsförslag, som redan framträder i form af en reservation inom komitén, att den naturliga utfartspunkten för det vestra Sveriges och Norges trafik på kontinenten går öfver Helsingborg.

Jag har äfven hört ett sådant uttalande här i afton, men den gången framfördt af en representant för Helsingborgs samhälle. Då

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

kunde detta uttalande förvåna mig mindre än när det framkommer inom utskottet, der det förekommer i form af en reservation.

Hvad vill nu detta säga, att Helsingborg från *svensk* synpunkt är en naturlig utfartspunkt till utlandet? Jag för min del kan icke finna något onaturligare än detta, och kan ej tänka, att svenska Riksdagen kan på annat sätt se saken. Är det ur svensk synpunkt naturligt, att svenska staten skulle fullborda ett verk, som enskilda personer redan sökt genomföra, nemligen att afleda trafiken från statens banor in på ett grannlands banor, ty hvad annat innebär i grund och botten detta förslag?

Den som i likhet med mig är något hemmastadd med skånska förhållanden och känner till samfärdsels- och affärsförhållanden i Skåne, han skall visst ej drista sig att medgifva, att detta är ett naturligt sätt att finna vägar för den svenska samfärdseln.

Här har nu den ärade representanten för Helsingborg till ytterligare styrkande af detta medlingsförslag anfört, att han fått kännedom om, att ganska snart en direkt kustbana kommer till stånd mellan Helsingör och Köpenhamn. Och detta finner den ärade representanten vara högst beaktansvärdt. Ja, det är verkligen högst beaktansvärdt, att vi snart nog på hvardera sidan af sundet få en bana, som förmedlar förbindelsen mellan Helsingborg och det stora trafikcentrum, Köpenhamn, på ena sidan en dansk, eller rättare en svensk — ty Sverige bör ju hafva prioriteten — och på den andra en dansk. Och då finner talaren det "så högst beaktansvärdt", att denna kustbana kommer till stånd, att man bör skyndsamt se till, att svenska staten vidtager åtgärder för att på denna bana inleda den utmed vestra kusten af vårt land framlöpande trafiken.

Till hvems fördel blir detta? Jo, tydligtvis till den danska jernvägen, men icke blott den danska jernvägens fördel, utan det blir äfven till en annan jernvägs förmån, men visst icke en statens jernväg, utan den bana, som från Hessleholm leder till Helsingborg.

Och hvad verkar åter detta förhållande? Jo, det leder derhän, att en sådan anordning af samfärdsellederna, som några reservanter föreslagit, och som representanten från Helsingborg funnit värdigt att taga fasta på, skall afleda trafiken från en god del — och en af de mest inbringande delarne — af södra stambanan, nemligen delen Hessleholm—Malmö.

Om således denna utfartsväg, hvilken, såsom här i utskottets betänkande finnes påvisadt, är naturlig enligt utskottets uppfattning, så är den enligt min uppfattning i hög grad onaturlig och framför allt i högsta grad ofosterländsk.

Emellertid skall jag genast medgifva, att detta uttalande i utskottets betänkande icke får tillmätas allt för stor betydelse, ty i samma ögonblick tillägges det — man känner sig tydligen redan något hjertnupen deröfver: — "ehuru reservanterna icke ville förneka, att förhållandet i viss mån skulle kunna blifva ett annat, om ej allenast ångfärjeförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn, utan äfven den så kallade direkta kontinentalförbindelsen komme till stånd." Således skynda sig genast reservanterna i komitén och med dem äfven några af reservanterna i

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

utskottet att försvaga betydelsen af hvad de sagt med afseende å "naturligheten" af utfartsvägen Helsingborg—Helsingör till Danmark och till kontinenten, ty "om en ångfärja mellan Malmö och Köpenhamn kommer till stånd, skulle", säger man, "saken te sig annorlunda."

Men nu *är* förhållandet det, att en ångfärja kommer till stånd, och detta förringar högst väsentligt betydelsen af hvad som förut anförts. Skulle dertill — såsom vi våga hoppas i en icke alltför aflägsen framtid — en förbindelse direkt med kontinenten från Sverige till Tyskland åstadkommas, ett företag, som jag likaledes ur fosterländsk synpunkt måste anse i hög grad önskvärdt, måste det vara tydligt, att Helsingborg ej är den rätta utfartsorten, vare sig till Danmark eller till Tyskland. Och allra minst lär denna stad vara den rätta utfartspunkten, när det gäller förbindelsen med den europeiska kontinenten.

I öfverensstämmelse med den dom, som jag nyss fälde öfver uttalandet rörande förbindelsen med utlandet öfver Helsingborg, yttrade äfven jernvägsstyrelsen, enligt hvad som på sidan 22 längst ned är anfördt, att "styrelsen, delade flertalets åsigt om vigten och behofvet af en förbindelseled i statens hand mellan vestkustbanan och Malmö, och att den derför icke kunnat understödja reservanternas mening." Jernvägsstyrelsen har således sett saken på alldeles samma sätt som jag tillåtit mig att framställa den.

Herr statsrådet och chefen för civildepartementet yttrade till statsrådsprotokollet i sammanhang härmed följande på sidan 23: "Då de skäl, som tala för att staten förvärfvar trafikleden mellan dessa städer — nemligen Göteborg och Helsingborg — i lika hög grad synes mig gälla i fråga om förbindelsens utsträckning till Malmö, med afseende särskildt derå, att det torde få anses temligen visst, att ångfärjeförbindelse mellan sistnämnda stad och Köpenhamn inom en snar framtid kommer till stånd, har jag icke kunnat i detta afseende dela reservanternas mening." Således finna vi häraf, att äfven herr civilministern varit af samma åsigt som komitén och som jernvägsstyrelsen och af samma mening, som jag dristat mig uttala.

På grund af hvad jag nu anfört, är det tydligt och klart, att jag för min del icke kan finna annat än att inköpet af hela den föreslagna jernvägssträckan Göteborg—Malmö, hvarom Kongl. Maj:t ju framstält förslag, är ett statsintresse af synnerlig vigt och ett statsintresse, som *bör* och utan statens betungande *kan* tillgodoses.

Jag vill ytterligare endast med några få ord beröra de afgifna reservationerna. Vi finna, att icke mindre än åtta ledamöter af statsutskottet, det vill säga $\frac{1}{3}$, funnit sig föranlåtna att på ett eller annat sätt uttala en mening, afvikande från den, som utskottet gjort till sin.

Det finnes först och främst — ehuru först i tredje rummet anförda — två reservanter, nemligen två representanter för provinsen Skåne, som icke närmare angifvit sin ståndpunkt i frågan, men som, enligt hvad jag erfarit, om saken hysa alldeles samma mening som den jag tillåtit mig att göra mig till språkrör för, nemligen att staten borde inlösa *alla* dessa jernbanor.

Det finnes ytterligare sex reservanter. Hvad de två första angår, så hafva dessa omfattat det af mig, i enlighet med mitt föregående ut-

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

talande såsom det mest onaturliga ansedda förslaget, nemligen inlösen af bandelen Göteborg—Helsingborg. Men ty värr hafva dessa reservanter ej gifvit något som helst skäl för sin mening.

Jag är således berättigad att antaga, att de motiv, som dessa herrar omfattat, äro desamma, som i utskottets betänkande finnas angifna, och hvilka jag redan tillåtit mig att karakterisera.

Återstå då ändtligen de fyra reservanter, som afgifvit ett motiveradt förslag i den rigtning, att inlösningen skulle afse endast bansträckningen Göteborg—Helsingborg. Jag har redan till belysning af den motivering, som desse herrar afgifvit, tillåtit mig erinra om hvad som står på sid. 30 i betänkandet, der det heter i reservanternas förslag till motivering: "Dessa skäl har utskottet icke funnit tillräckligt vägande för att föranleda utskottet att tillstyrka Riksdagen bifalla den kongl. propositionen, helt eller delvis, men utskottet har icke kunnat vederlägga dem."

Då reservanterna användt uttrycket "dessa skäl" utan någon inskränkning, så är det ett faktum, att dessa fyra reservanter i likhet med de två sist antecknade förklarat, att deras mening är, att Kongl. Maj:t anfört fullgoda skäl för inlösen af hela sträckan. Man kan likväl så att säga skymta de skäl, som föranledt dessa reservanter att framkomma med sitt medlingsförslag. Man behöfver blott fästa uppmärksamheten vid hvad de säga på sid. 32 om den der omtalade konkurrensen, nemligen att denna kan genast och fullständigt "afvärjas genom att för statens räkning förvärfva "*åtminstone*" några af de banor, som nu äro i fråga". Der hafva således dessa reservanter ytterligare gifvit tillkänna, att de alldeles icke stå på den ståndpunkt, att de anse, att statens inköp bör inskränkas till sträckningen Göteborg—Helsingborg, utan att det är af opportunitetsskäl, som de funnit sig föranledda att *för närvarande* icke gå längre.

Herr talman, för min del har jag icke kunnat af några opportunitetsskäl föranledas att afvika från den mening, som jag allt ifrån början har hyst, och jag tillåter mig derför att anhålla om bifall till Kongl. Maj:ts framställning om ifrågavarande jernvägs inlösning utefter hela sträckningen från Göteborg till Malmö.

Herr Bruhn: Det ifrågasättes nu, att vi skola beträda en ny väg i fråga om anskaffande af statsbanor. Samtidigt med att staten slutar med att bygga banor, skall den börja med att inköpa redan färdiga. I motsats mot den förste ärade talaren vågar jag påstå, att denna väg är ny, oaktadt staten förut inköpt banor, ty här är fråga om andra förhållanden. Det är fråga om att inköpa banor i stor skala, och de skäl, som betingat de hittills verkstälda inköpen föreligga icke här.

Då Kongl. Maj:t föreslår Riksdagen att med inlösning af 5 enskilda banor taga det första steget på denna väg, torde man vara berättigad fordra, att från statens sida tungt vägande skäl skola föreligga för en sådan åtgärd. Huruvida sådana skäl finnas, torde Riksdagen böra noga pröfva, innan den inlåter sig på ett företag, hvars vidtgående följder nu icke kunna öfverskådas.

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

Betraktad såsom internationel bana, är vestkustbanans norra slutpunkt icke i Göteborg, den ligger i Norge, och de banor, som fortsätta dit äro bergslagsbanan och Dalslandsbanan. Besluta vi i dag att inlösa vestkustbanan, så blir helt visst nästa steg, som icke länge skall låta vänta på sig, att inlösa de banor, som utgöra dess fortsättning. Redan denna riksdag föreligger motion om inköp af bergslagsbanan; dess förutsättning är inköpet af vestkustbanan. Blir beslut härom af Riksdagen fattadt, så skall motionen åter framkomma med sådan styrka, att den icke kan tillbakavisas. Dermed skulle enligt mitt förmenande porten vara öppnad för planer om inköp af alla möjliga banor, i främsta rummet naturligtvis sådana, som icke bära sig, och för jernvägsstrider och kompromisser inom Riksdagen, hvilka i styrka och omfattning helt visst icke skola stå sina föregångare efter.

Man har sagt, att vestkustbanan är att betrakta såsom en stambana, och derför bör vara i statens händer. Statsutskottet har påvisat, att intet berättigar vestkustbanan till namn, heder och värdighet af stambana. Utskottet säger: den framlöper längs en alltid öppen segelled, den sammanbinder städer, som samtliga äro sjöstäder, den mottager icke nämnvärd trafik från någon grenbana. De banor, som tillstöta vestkustbanan, äro sjelfständiga af henne oberoende banor, de leda alla från det inre af landet till exporthamnar. Den förste ärade talaren sade, att i fråga om definitionen på ordet "stambana" ville han icke yttra sig. Statsutskottet hade konstruerat upp en definition, jernvägskomitén en annan; den ena kunde vara så god som den andra. Men jag vill erinra, att äfven Riksdagen har, fastän för många år sedan, konstruerat upp en definition på stambana, och denna öfverensstämmer i vida högre grad med statsutskottets än med den, som jernvägskomitén konstruerat. Vestkustbanan kan icke betraktas såsom en stambana utom i förening med bergslagsbanan.

Ett ytterligare bevis härför är det sätt, hvarpå den tillkommit. År 1870 började inom Hallands läns landsting arbetet för att åstadkomma en jernbana genom länets hela längd. Under de följande åren ingick landstinget upprepade gånger till Kongl. Maj:t med anhållan, att Kongl. Maj:t täcktes aflåta proposition till Riksdagen med begäran om understöd till en bana genom länet. Länets representanter väckte inom Riksdagen motion i enahanda syfte, men allt förgäfves. 1880 erbjöd Hallands läns landsting en million kronor, om staten ville bygga en bana genom länet, men banan ansågs då af ingen betydelse för staten. Först sedan landstinget öfvergifvit sin hittills fasthållna princip om en bana genom hela länet och medgifvit, att bidrag af landstingsmedel kunde erhållas för hvarje inom länet i dess längdrigtning byggd banmil, först då gjorde ortsintresset sig gällande, först då kom man från ord till handling, och det är på detta sätt, såsom skilda lokalbanor, som vestkustbanan kommit till stånd. Men, mine herrar, det är icke sådana vägar man behöfver anlita för att åstadkomma en stambana.

Det har vidare sagts, att vestkustbanan bildar vår landväga kommunikationsled med kontinenten, och att den derför bör vara i statens hand. Om trafikleden är i statens eller i enskildes händer, torde be-

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

tyda föga, blott trafiken upprätthålles på fullt tillfredsställande sätt, och mig veterligen har ännu icke något klagomål försports öfver det sätt, hvarpå trafiken på vestkustbanan skötes. Jag är nog djerf att draga i tvifvel, huruvida den blifvit bättre tillgodosedd, ja, att ens trafikleden funnits till, om det skulle hafva berott på kongl. jernvägsstyrelsen att föranstalta derom. Vår landväga trafik genom Halland hade i så fall nog fortfarande fått framgå på landsvägen.

Man har till och med sagt, att vestkustbanan i enskildes händer, skulle innebära en fara för staten, derigenom att den skulle kunna uppträda konkurrerande med statsbanorna i fråga om samtrafiken på ett för staten förlustbringande sätt. Kan man verkligen ifrågasätta, att våra nu 2,916 kilometer långa statsbanor någonsin skola så förvaltas, att en konkurrens med den 271 kilometer långa vestkustbanan skulle blifva af någon fara för dem? Dessutom är vestkustbanans trafikområde helt och hållet skildt från statsbanornas. Halfva landets bredd ligger mellan vestkustbanan och stambanan. Någon konkurrens i fråga om trafiken dessa banor emellan låter sig således svårligen tänkas. Utskottet har ock påvisat att ett fullkomligt tillräckligt korrektiv mot all illojal konkurrens ligger deri, att Kongl. Maj:t eger rätt att bestämma de enskilda banornas taxor.

Men man har till och med sökt skrämma oss dermed, att vestkustbanan skulle kunna komma i utländska händer, "om", såsom reservanterna säga, "det ej redan i någon mån kommit derhän". Att dylika ankor flyga genom tidningspressen är ju precis icke så ovanligt, men att de få inträde i riksdagstrycket, måste jag för min del ogilla. Det visar, om icke annat, åtminstone att reservanterna icke hafva rätt hög tanke om riksdagsmännens sunda omdöme.

Jernvägskomitén och äfven Kongl. Maj:t har fäst särdeles stor vigt vid den finansiella sidan af saken. Komitén kommer med sina beräkningar till det resultat, att dessa fem till inlösning föreslagna jernvägar skulle i statens hand lemna en nettobehållning af 4,16 procent af det kapital, som på dem nedlägges.

Att komiterade kommit till ett sådant resultat förundrar mig icke, ty med god vilja och allvarligt bemödande kan man, såsom kändt är, komma ganska långt. Men att kongl. jernvägsstyrelsen kunnat acceptera denna kalkyl, om ock med litet försigtighet, det förundrar mig. Jernvägsstyrelsen säger nemligen, att *omkring* 4 procent bör kunna påräknas. För att man skulle öfvertygas om, att ett så gynsamt resultat är att förvänta, borde man i statistiken kunna finna, att någon af statens banor lemnat en sådan behållning och på samma gång varit jemförlig med nu ifrågavarande bana. Att uppleta en sådan låter sig dock icke göra af skäl, som jag litet längre fram skall visa. Komitén har kommit till detta lysande resultat derigenom, att den beräknat såväl kompletteringskostnaderna för sjelfva jernvägarne och materielen som utgifterna för banornas drift och underhåll till det lägsta möjliga. Komitén har sålunda upptagit kompletteringskostnaderna endast till hvad som oundgängligen behöfves för att staten skall kunna trafikera dessa banor med sin tyngre materiel. Beträffande utgifterna äro de upptagna till de belopp, hvartill de enskilda banornas omkostnader nu

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

uppgå. Att kompletteringskostnaden emellertid torde komma att blifva vida högre lärer icke kunna betviflas. Kongl. Maj:t har visserligen höjt den af komitén beräknade summan med 376,000 kronor, men i det förslag, som på uppdrag af jernvägsstyrelsen uppgjorts af sakkunnig person har kompletteringskostnaderna upptagits till öfver fem millioner kronor mera än Kongl. Maj:t beräknat. Dertill komma kostnader för stationer å hufvudpunkterna: Göteborg, Varberg, Halmstad, Helsingborg, Åstorp, Teckomatorp och Landskrona. De på dessa orter nu befintliga stationerna egas af andra enskilda jernvägsbolag, staten blefve der hyresgäst och komme såsom sådan i en beroende och i många fall obehaglig ställning. Att ett sådant förhållande icke kunde fortfara länge är gifvet, staten behöfde ganska snart skaffa sig egna stationer på dessa ställen; någon beräkning, hvartill kostnaderna för dessa stationer skulle uppgå, finnes icke; att de ej komma att stanna vid småsummor torde man utan att misstaga sig våga påstå.

Den förste ärade talaren anmärkte i fråga om kostnaderna för vestkustbanan, om jag icke hörde miste, att denna bana för rättigheten att få använda bergslagsbanans station i Göteborg betalade 50,000 kronor om året. Jag förstår icke denna beräkning. Förhållandet är nemligen det, att Göteborgs—Hallands jernväg har förvärfvat sig rättighet att begagna nämnda station mot 250,000 kronors erläggande till bergslagsbanan i Göteborg—Hallandsbanans aktier. Jag tror icke, att räntan på dessa 250,000 kronor någonsin kan uppgå till 50,000 kronor.

I fråga om utgifterna deremot har jernvägsstyrelsen, såsom sagdt, beräknat dem till samma belopp som de hvartill de uppgått för de enskilda bolagen. För att visa med hvad ringa rätt detta kunnat ske skall jag tillåta mig att göra en jemförelse mellan vestkustbanan å den ena sidan och en del statsbanor å den andra. Den första ärade talaren gjorde också en dylik jemförelse, men han jemförde vestkustbanan med banleden Falköping—Göteborg. Huruvida en sådan jemförelse kan vara fullt rigtig, det lemnar jag derhän. Nämnda bandel är den mest gifvande i svenska statsbanenätet: den gifver en nära tre gånger så stor inkomst per bankilometer, som vestkustbanan. Jag vill dock, såsom sagdt, göra jemförelse med några andra statsbanor. Jag tager då vestkustbanan med uteslutande af de Skånska banorna, dels derför att utgifterna för vestkustbanan är något högre än medelutgiften på samtliga till inlösning föreslagna banor, hvarigenom jemförelsen kommer att ställa sig förmånligare för statsbanorna, dels derför att jag då på samma gång hoppas kunna vederlägga den af reservanterna lemnade uppgift att, emedan vestkustbanan haft en utgift af i medeltal 58,6 procent, utgifterna för samma bana i statens hand icke skulle blifva större. För att en jemförelse mellan 2 jernvägar skall blifva rigtig, fordras icke blott, såsom den förste talaren sade, att de befordra ungefär enahanda gods, utan äfven att de skola trafikeras med samma antal tåg samt lemna samma inkomst per bankilometer. Om jag då i statistiken söker reda på hvilka banor i detta hänseende stå närmast vestkustbanan, så finner jag följande: vestkustbanan lemnar i inkomst 7,177 kronor per bankilometer; Falköping—Nässjö 7,959 kronor; Sala—

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

Upsala 7,552 kronor och Laxå—Kristinehamn 7,450 kronor. Dessa tre sistnämnda banor äro i hela statistiken de med vestkustbanan närmast jemförliga. Ser jag nu efter huru stora utgifterna för dessa banor varit, finner jag: för vestkustbanan 4,218 kronor per bankilometer, hvilket utgör 58,6 procent af inkomsten; Falköping—Nässjö 5,785 kronor eller 72,68 procent; Sala—Upsala 5,307 kronor eller 70,43 procent samt Laxå—Kristinehamn 5,515 kronor eller 74,03 procent af inkomsten. Alla de angifna siffrorna äro för år 1892, och under detta år har nettobehållningen utgjort för Falköping—Nässjö 2,80 procent af det kapital, banan anses representera; Sala—Upsala 2,39 procent; Laxå—Kristinehamn 1,91 procent. Under sådana förhållanden torde det icke vara för djerft att påstå, att utgifterna för vestkustbanan i statens hand skola blifva betydligt högre än utgifterna varit i de enskilda jernvägsbolagens händer samt i följd deraf att nettobehållningen af denna bana skall blifva betydligt mindre än komitén beräknat, ja, jag vågar till och med påstå, att den icke skall blifva högre än hvad medeltalet af statsbanornas inkomst nu är.

En gammal känd sats lyder: man höre äfven andra parten. Den andra parten här är aktieegarne. Jag skall icke tillåta mig att här föra deras talan. Den första ärade talaren sade, att det vore ett bevis på banornas godhet i ekonomiskt hänseende, att aktieegarne ville behålla dem. Men äfven om icke detta yttrande blifvit fäldt, skulle jag icke gifvit den ärade talaren vapen i händerna genom att med ett ord beröra aktieegarnes intressen. Jag vill derför endast omnämna hvad som är allmänna meningen åtminstone inom orterna mellan Göteborg och Halmstad. I de ifrågavaranda jernvägarne äro kommuner aktieegare i så öfvervägande grad, att i Göteborg—Hallands jernväg är endast 28 procent och i mellersta Hallands jernväg endast 10 procent af hela aktiekapitalet tecknadt af enskilda personer. Löser nu staten banorna, få kommunerna sina penningar tillbaka, men utan möjlighet att få återbetala de lån, som de med Kongl. Maj:ts tillstånd upptagit, med 30 à 40 års amorteringstid för att kunna fullgöra sina genom teckningen af aktier i jernvägarne åtagna förbindelser. Det kommer att vålla kommunerna besvär och bekymmer att placera penningarne, men det kommer naturligtvis derjemte att ådraga dem en icke obetydlig ränteförlust.

Ännu en annan omständighet finnes, som gör att allmänheten helst ser, att banorna få förblifva i dess nuvarande egares händer. Derigenom att vestkustbanan är skild i tre, olika bolag tillhöriga delar, är det möjligt att i de särskilda bolagens styrelser insätta personer, som äro särdeles förtrogna med hvarje orts behof. Derigenom blir lokaltrafiken tillgodosedd på det mest ändamålsenliga sätt. Men öfvergå banorna i statens hand, då reglerar kongl. jernvägsstyrelsen trafiken utan afseende på och utan någon kännedom om de olika orternas behof, och orterna få då icke den nytta af jernvägen, som de båda beräknat och hittills haft.

Huru skola nu enligt Kongl. Maj:ts förslag de millioner anskaffas, som fordras för inlösen af dessa banor? Naturligtvis genom lån! Lån är dagens lösen! Staten lånar och kommunerna låna, ja det har

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

till och med föreslagits, att vi skulle genom lån anskaffa ett så ringa belopp som 650,000 kronor, hvilket behöfves för att få en del rörlig materiel åt de norrländska jernvägarne. Man tröstar oss visserligen dermed, att den summa af 274 millioner kronor, hvartill vår statsskuld för närvarande uppgår, är använd för ett produktivt ändamål, nemligen för byggande af jernvägar.

Ur endast finansiel synpunkt än dock resultatet icke så lysande. Svenska statens jernvägar hafva för 1892 lemnat en behållning af 2,38 procent å det kapital de representera. Men vi hafva dock fått jernvägar, och den vinst de tillskynda landet i dess helhet, särskildt dess industri och näringar, torde uppväga ränteförlusten. Men det föreliggande jernvägsförslaget afser att öka vår statsskuld med 25 à 30 millioner kronor, utan att en enda meter jernväg dermed åstadkommes. Jernvägarne finnas redan. I sina nuvarande egares händer bära de sig och bilda kapital; i statens händer deremot skall ett motsatt förhållande ega rum.

Under sådana förhållanden, mine herrar, och med tanke på såväl statens som hela landets nuvarande finansiella ställning, vågar jag hemställa, huruvida det kan vara skäl att inlåta sig på en så beskaffad finansoperation som den här föreslagna.

Herr talman, jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Häruti instämde herrar *Bexell*, *Gudmundson*, *Norberg*, *Göransson*, *Sälling*, *Fredholm* i Saleby, *Petersson* i Boestad och *Andersson* i Löfhult.

Herr Palme: Det förefinnes en högst betydlig, principiel skilnad emellan enskilda banor och statsbanor. De förra äro i regeln affärsföretag och måste såsom sådana handhafvas. Staten deremot kan — och, hvad mera är — staten *bör* vid sina jernvägsbyggnader eller sina inköp af banor i främsta rummet tillgodose det stora hela, samhället i sin helhet och *alla* samhällsklasser, icke något visst ortsintresse eller någon viss produktionsgren.

Stridigheter och intressekonflikter äro nödvändigt förbundna med hvarje system af enskilda banor, och de kunna icke upphöra, för så vidt icke samtliga banor i trafikhänseende öfvergå till *ett* under statens ledning. I enlighet med dessa grundsatser har, som bekant, mångenstädes i Europa staten sökt att i sin hand förena samtliga banor. Så har det skett i Norge, så i Danmark och Finland, så äfven, så vidt möjligt varit, i Tyskand samt delvis i Österrike-Ungarn och i Frankrike. Erfarenheten från skilda delar af Europa ger således vid handen en sträfvan att i statens hand förena banorna, och denna sträfvan kan, enligt min öfvertygelse, icke annorledes förklaras än så, att den har sin grund i en allmängiltig och i sakens egen natur inneboende lag. Hvad vårt land beträffar, är det min öfvertygelse, att det icke numera är möjligt, ja, icke ens önskligt att i statens hand förena flertalet af eller ännu mindre alla de enskilda banorna; utan torde svenska staten, framdeles såsom hittills, böra fullfölja den jernvägspolitik, som till dato varit för den samma bestämmande, och

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

enligt hvilken de stora pulsådrorna, hufvudstambanorna, som genomstryka vårt vidsträckta land, de stora utfartsvägarne till de förnämsta hamnarne böra vara förbehållna staten, medan det deremellan liggande jernvägsnätet, som i regel består af bifloder till stambanorna, af mindre betydande utlopp, och af småbanor med rent lokalt intresse böra förbehållas det enskilda initiativet.

Om man nu vill i enlighet härmed söka karakterisera vestkustbanan, så föreligger det enligt min öfvertygelse icke något som helst tvifvel om att icke vestkustbanan är en förbindelseled af det första slaget, att icke den helt och hållet är af *stambanenatur* och redan af detta skäl värd att vara i statens ego. Vestkustbanan har, såsom redan förut påpekats, sin stora betydelse icke endast lokalt, såsom en kustbana af synnerligen stor vigt, utan dessutom såsom den naturliga utfarts- och förbindelsevägen med kontinenten för icke blott hela sydvestra Sverige — deribland inbegripet vår andra stad, Göteborg — utan äfven för vårt broderland Norge. Ett tiotal jernvägar från olika delar af det inre af vårt land komma som biflöden dertill, och dess trafik, som enligt de statistiska uppgifter som förelagts Riksdagen, ständigt varit i stigande, torde säkerligen inom kort komma att bli ibland de mest betydande af de jernvägar, som staten eger. Med hänsyn dertill och med hänsyn till sitt läge och sin sträckning, men främst med hänsyn till sin egenskap af utfartsväg för vestra Sverige och Norge, är det min öfvertygelse, att vestkustbanan är att betrakta såsom en stambana. Jag menar med vestkustbanan här endast de tre banor, som förena Göteborg med Helsingborg, och hvilka jag anser att det här i främsta rummet är skäl att taga i betraktande.

Helt naturligt måste jag, efter hvad jag nu påpekat, anse, att om staten för en rimlig lösepenning kan åt sig förvärfva dessa banor, så bör staten detsamma icke underlåta. Om man erkänner, att vestkustbanan är en trafikled af stambanenatur, och att staten af denna anledning har skäl att inköpa densamma, då torde frågan närmast reducera sig till en räknefråga, så lydande: Är det affär för staten eller är det icke affär för staten att inköpa denna bana? Kan det visas, att det ligger i statens ekonomiska intresse att inköpa banan, då bör staten, då bör Riksdagen icke låta någon hänsyn af enskild natur afhålla sig från att besluta detta köp.

Mot sjelfva inköpspriset har mig veterligen icke någon egentlig anmärkning framstälts eller kunnat framställas. Jag tror icke heller, att utskottet närmare har yttrat sig deröfver. Anmärkningarna och kritiken röra sig deremot desto kraftigare om de så kallade kompletteringsarbetena, hvilka enskildt och offentligt uppgifvits skola uppgå till belopp, som snarare öfver- än understiga det dubbla af de siffror, till hvilka komiterade kommit. Men, mine herrar, äfven om komiterade der vid lag kanske sett förhållandena *något* litet för mycket i ljust, så tror jag å andra sidan, att efter den närmare utredning, som frågan vunnit genom jernvägsstyrelsens och Kongl. Maj:ts behandling, vi kunna vara öfvertygade om att till de slutliga kompletteringskostnaderna föga eller intet torde vara att tillägga. Icke lära väl *dessa* jernbanor i högre grad än alla andra statsbanor behöfva göras

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

till några fullkomliga idealbanor, som en eller annan frenetisk jernvägsman tyckes önska, men som man svårligen torde finna någonstädes inom vårt statsbanenät. Icke lär väl heller *den* omständigheten, att dessa banors drift öfvergår från att vara bolags- till statsdrift, ensam nödvändiggöra jag vet icke allt hvad för kompletteringsåtgärder, hvaraf jag är fullt öfvertygad om att endast en mycket ringa bråkdel skulle komma till utförande, i fall dessa jernbanor qvarstannade under enskild förvaltning.

Hvarför skall det t. ex. vara så absolut nödvändigt, att derför att dessa jernbanor öfvergå i statens ego man skall på vissa ställen utbyta de nu befintliga stängslen af jerntråd mot stängsel af träslanor, eller de nu befintliga vägbommarne mot fullständiga grindar? Jag kan icke inse det. Hvarför skall det af samma skäl vara så absolut nödvändigt att utbyta de nu befintliga 24½ kilograms rälerna mot 34 kilograms, då statens jernvägsstyrelse till fullo godkänt de befintliga 24½ kilograms? Icke heller kan jag inse, hvarför staten, om den köper banorna, ovilkorligen skulle behöfva bygga en massa stationer på de många ställen, der sådant blifvit ifrågasatt, då så väl jernvägsstyrelsen som komiterade efter en ytterst noggrann undersökning ansett, att på de uppgifna platserna icke behöfva anskaffas egna stationer.

Jag kan således icke annat, än finna att de till inköp ifrågasatta tre egentliga vestkustbanorna inclusive kompletteringskostnaderna ej komma att uppgå till väsentligt mera än hvad som blifvit beräknadt. Må vara, säger kanske någon motståndare till inköpet, men driftkostnaderna bli i statens hand så höga, att man icke ens tillnärmelsevis torde kunna uppnå den nettoinkomstprocent, som blifvit beräknad. Men här saknas, mine herrar, i ännu högre grad, än rörande kompletteringskostnaderna, alla bevis. Statsutskottet och för öfrigt de, som äro emot detta inköp, hafva der vid lag åberopat erfarenheten och sannolikheten, men några bevis, några positiva bevis hafva de icke förebragt, och hvad de erfarenheter beträffar, med hvilka motståndarne komma, så äro de icke från denna bana utan från andra banor, hvilka icke på något sätt äro med denna jemförbara.

Må så vara, att en del driftkostnader kunna komma att *i någon mån* stiga öfver de nuvarande; men tager man å andra sidan i betraktande de stora besparingar, som på andra håll kunna göras — jag vill blott påpeka, att man slipper ifrån de dyrbara förvaltningarna med egna styrelser, egna revisioner och egna trafikchefer för hvarje bana, och att man vidare slipper ifrån de onera och skatter af mångahanda slag, som nu utgå — så kan jag icke finna annat, än att det måste betraktas såsom ett väl djerft antagande, att blott och bart en förändring i afseende å eganderätten till jernvägarne, som i och för sig lemna goda inkomster och, så vidt menskliga beräkningar hålla streck, hafva säkra utsigter att behålla och än vidare förkofra dem, skall medföra så kraftig verkan, att inkomsterna nedgå eller försvinna. Jag kan inte se annat, än att motståndarnes bevisföring här är stödd på mycket lösa grunder.

Kommer så en invändning, en invändning, hvilken för ganska många i denna kammare torde spela en viss roll. Köpet, menar man,

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

må vara aldrig så fördelaktigt; det må kunna aldrig så tydligt visas, att det är ekonomiskt rigtigt från statens sida sedt att inköpa dessa banor: vi vilja ändock ej vara med om köpet, ty vi hafva ej förtroende för den nuvarande jernvägsstyrelsen och jernvägsförvaltningen i dess helhet. Den förvaltar dyrt och illa, den är byråkratisk och reformfiendtlig. Så länge den sitter qvar och den nuvarande organisationen fortvarar, så länge vilja vi ej votera anslag till en enda kilometer nya statsjernvägar. — Detta är, synes det mig, icke något skäl alls. Jag är visserligen öfvertygad om att den nuvarande jernvägsstyrelsen lemnar mycket öfrigt att önska, jag vet, att många och stora och berättigade anmärkningar kunna mot densamma göras; men skall staten för den skull afstå från att göra en god affär, en affär, som *nu* ställer sig betydligt fördelaktigare än hvad hädanefter kommer att blifva fallet? Är det då icke, från statens synpunkt sedt, bättre att göra denna fördelaktiga affär nu samt derefter reformera jernvägsstyrelsen? Mig synes det, att Andra Kammaren framför allt, om den med verklig kraft eftertryckligt fordrar en reform utaf förvaltningen af statens jernvägar, också bör kunna drifva denna sin vilja igenom.

Jag har sökt att, såvidt det varit mig möjligt, sätta mig in i den föreliggande frågan. Jag måste tyvärr erkänna, att jag icke är kompetent att bedöma alla dessa enskildheter eller att granska alla de vidlyftiga, dermed förenade detaljberäkningarna. Men jag har för mitt omdömes befästande haft en synnerligen god hjelp just hos *motståndarne* till det föreliggande förslaget Den omständigheten, mine herrar, att egare och intressenter, att styrelsemedlemmar och aktieegare, att kommuner och bankinstitut i rörande endrägt och på det mest energiska sätt, muntligen och skriftligen, öppet och doldt, sökt och äfven lyckats att upparbeta en opinion mot detta jernvägsköp, har gjort, att jag funnit den mest slående bekräftelse på min redan förut fattade åsigt i frågan. Icke lärer det väl vara ömhet om statens medel, som gör, att motståndet från dessa håll är så energiskt. Vore det en dålig affär för staten, en god affär för dessa intressenter, ja, då hade de sannolikt varit för köpet. Nu äro de, som sagdt, energiskt mot detsamma.

Herr talman! *Då* jag anser, att inköpet af de tre halländska banorna är till synnerligt stor fördel för staten såväl ur ekonomisk som annan synpunkt, *då* köpet nu kan göras på fördelaktigare vilkor än någonsin framgent, *då* svenska staten i närvarande ögonblick kan få upplåna medel mot en ränta, som föga öfverstiger 3,5 procent, så får jag, ehuru jag för visso icke är någon vän af statens skuldsättning, äfven om sådan för vissa produktiva ändamål kan vara behöflig, härmed äran yrka bifall till den af herrar Fränckel m. fl. afgifna reservationen.

Herr Persson i Mörarp: Herr talman, mine herrar! Då jag nu går att yttra mig i denna fråga, skall jag försöka fatta mig något kortare än hvad de talare gjort, som hittills hafva uppträdt i frågan. Jag skall äfven försöka att hålla detta löfte, och jag tror, att jag kan det, särskildt af den anledningen, att en talare på hallandsbänken

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

försvarat utskottets åtgörande i denna fråga på ett efter min uppfattning så kraftigt sätt, att icke mycket återstår att tillägga.

Man har hufvudsakligen framhållit tvenne synpunkter, ur hvilka ett inköp af de ifrågavarande jernvägarne vore för staten förmånligt. Den ena är den, som med största styrka framhållits särskildt af den senaste ärade talaren, att det skulle vara en god affär för staten. Mine herrar, jag behöfver icke fästa eder uppmärksamhet derpå, att Riksdagen i flera sådana fall, der utredningar förelegat om inköp af enskilda jernvägar, har blifvit så att säga — lurad på konfekten. Jag vet, att man här skall komma och säga: de norrländska jernvägarne, som staten köpt, hafva icke varit af sådan betydenhet som den ifrågavarande. Jag erkänner detta, men jag fasthåller dervid, att de utredningar, som kommit från Kongl. Maj:t och jernvägsstyrelsen rörande den inkomst, som vore att påräkna af de ifrågavarande jernvägarne, icke hållit streck, med afseende på den förespeglade vinsten, sedan jernvägarne kommit i statens ego. Jag vill fastslå, att t. ex. i fråga om Motala—Mjölby jernväg, som icke är att hänföra till de norrländska, hade jernvägsstyrelsen i det utlåtande, som bifogades det förslag, som föranledde Riksdagen att köpa denna jernväg, beräknat, att för ett inköpspris af 6 millioner kronor skulle banan omkring år 1890 komma att gifva staten en inkomst af 5 procent utaf inköpspriset. Huru förhåller det sig med den saken? Man köpte jernvägen för 4 millioner kronor, och ännu har jernvägen icke något år lemnat staten en inkomst af ens 3 procent. Den skulle enligt de utredningar och uttalanden, som då förelågo, för närvarande, enligt hvad herrarne kunna finna, lemna en afkastning af $7\frac{1}{2}$ procent. Jag har i en tidning sett såsom ett skäl dertill, att denna jernväg icke lemnat så stor inkomst som man beräknat, anföras den omständigheten, att å banan transporterats en del tomma jernvägsvagnar. Jag har också sett i detta sammanhang framhållas, att de siffror, som förekomma i jernvägsstatistiken, icke äro exakta och icke kunna vara det. Men då det gäller att framvisa ett godt resultat, då tager man fram de mest gynsamma siffrorna och lägger dem till grund för beräkningar, som framvisa afsevärda behållningar. Jag hemställer, huruvida man kan lita på att de siffror, som på detta sätt framdragas, äro mera hållbara och mera säkra bevisningsgrunder än jernvägsstatistiken i dess allmännelighet.

Den ärade talare, jernvägskomiténs ordförande, som här yttrade sig först på aftonen, måste medgifva, att komitén högst väsentligt reducerat de kompletteringskostnader, som af vederbörande fackmän beräknats, och han medgaf också, såvidt jag fattade honom rätt, i slutet af sitt anförande, att man kanske borde beräkna dessa kostnader något högre, men det skulle ändå blifva en god ekonomisk affär. Jag beklagar, att icke komitén genast — om man nu anser det vara nödvändigt att öka siffrorna för dessa kompletteringskostnader närmelsevis åtminstone till hvad dessa fackmän ansågo vara nödvändigt — lade en större del af detta belopp till grund för sina kompletteringsförslag. Om man vill läsa — man behöfver icke läsa mellan raderna, men om man läser *i* raderna — så framgår utaf den utredning, som här

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

föreligger i afseende å kompletteringskostnaderna, att de utaf jernvägskomitén beräknade och af Kongl. Maj:t nu ytterligare höjda beloppen äro sådana, som oafvisligen måste utgå nu, men att det kan anstå någon ytterligare tid med de öfriga komplettringskostnaderna. Jag tviflar visst icke på att staten kan betala dessa kompletteringskostnader i framtiden, men jag har den fordran, att man, då man inlåter sig på en affär, som naturligtvis bör ses från affärssynpunkt, får se saken, sådan den är, strax i början, då affären skall uppgöras, och att man i detta fall icke sedan nödgas använda någon del af den inkomst, trafikmedlen lemna, för att komplettera de behof, som oafvisligen under den allra närmaste framtiden måste fyllas. Men jag skall be få fästa uppmärksamheten på, att efter min mening komiterade bort komplettera ytterligare en del saker, som komiterade icke vidrört. Utom hvad som här nämnes i afseende på stationerna vid hufvudplatserna, om jag så får kalla dem, nemligen Göteborg, Varberg, Halmstad, Helsingborg, Åstorp, Teckomatorp och Landskrona, tror jag att, om komitén hade sett till hurudana byggnadsförhållandena äro vid t. ex. de mindre stationerna, jemförda med de bostäder statens jernvägstjenstemän hafva vid öfriga statsbanor, åtskilliga kompletteringskostnader hade blifvit en nödvändighet. Så vidt jag känner förhållandena, återstår betydligt öfrigt att önska i det hänseendet. Man skall icke, i allmänhet taget, kunna jemföra de nuvarande tjenstemännens bostäder vid dessa enskilda jernvägar med förhållandena vid statsbanorna, och jag tror således, att det icke skall blifva möjligt, sedan banorna kommit i statens hand såsom statsbanor, att tillbakakasta de anspråk, som ifrån vederbörande tjenstemäns sida komma att ställas på likställighet i detta fall. Härom föreligger icke någon utredning.

I afseende på aflöningsförhållandena ber jag att få fästa uppmärksamheten på några oegentligheter, som efter min mening förekomma i komiténs beräkningar. Vid komiténs betänkande är nemligen fogad en tabell, som upptager lönestaterna för vederbörande jernvägstjenstemän. Denna tabell upptager på flera ställen i tariffen aflöningsbeloppen åt tjenstemännen vid ifrågavarande jernvägar till lägre belopp, än som finnas inom någon motsvarande klass inom tredje trafikdistriktet, med hvilket dessa banor skulle såsom statsbanor införlifvas. Jag hemställer till herrarne, huruvida herrarne verkligen kunna tro, att det skall vara möjligt, att, sedan banorna kommit i statens hand, dessa, som då blifva statstjenstemän, skola känna sig nöjda, förrän de erhållit samma aflöningsförmåner som med dem jemförliga öfriga jernvägstjenstemän i statens tjenst?

Jag skulle kunna uppräkna åtskilliga fall, men jag vill icke trötta herrarne mycket med siffror. Det förekommer emellertid, om man slår upp aflöningsstatistiken för statens jernvägar, sådana oegentligheter i jemförelse med de ifrågavarande aflöningsförhållandena, att det förvånat mig att man kunnat komma fram med detta förslag — uppenbarligen för att visa att förvaltningen icke skulle blifva dyrare i statens hand än för de enskilda, ett förhållande, som jag för min

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

del vågar att på det högsta bestrida skall blifva möjligt, sedan staten har öfvertagit förvaltningen af jernvägarne.

Man har sagt, att kostnaderna i statens hand icke behöfva blifva dyrare än i enskildes. Men all erfarenhet talar häremot. Vid de jernvägar, som äro af staten köpta från enskilda bolag, hafva utgifterna blifvit dyrare, än hvad de voro förut. Man har äfven samma erfarenhet från andra områden, der staten drifver eller drifvit industriel verksamhet. Jag kan i det hänseendet åberopa fall, der staten t. ex. drifvit jordbruksrörelse på statsdomäner med mycket höga taxeringsvärden; och der afkastningen af dessa egendomar i statens hand under åtskilliga år blifvit ingen. Det är också efter min mening alldeles uppenbart, att icke staten kan hålla utgiftsprocenten så låg, som de enskilde. Det ställes betydligt större anspråk på staten än på de enskilde, och, som sagdt, all erfarenhet i det fallet gifver mig rätt i detta hänseende.

En talare på malmöbänken sade, att han funnit utskottets skäl mycket svaga, men deremot Kongl. Maj:ts och jernvägskomiténs mycket tungt vägande. Jag ber i det fallet få nämna, att inom statsutskottet fans en ledamot, som, när frågan förekom, och han började yttra sig, sade: "när jag läste Kongl. Maj:ts förslag ansåg jag de skäl, som der förekommo, vara starka och goda, men när jag läste afdelningens förslag — som förelåg i statsutskottet och som nu är statsutskottets förslag — då fann jag dessa tyngre och mera vägande än de, som förekommo i Kongl. Maj:ts förslag." Herrarne finna således, att det beror på tycke och smak. — Jag kan icke undra på att talaren på malmöbänken fann de skäl, som åberopas i komiténs och Kongl. Maj:ts förslag, tyngre vägande än utskottets, efter som han kom till den slutledning, hvartill han kom. Jag skall icke försöka att med den talaren tvista om huruvida Helsingborg eller Malmö är den naturliga utfartsvägen på utlandet. Jag förmodar, att det kan vara mera intressant att höra ett sådant tankeutbyte emellan de värda representanterna för Helsingborg och Malmö. Men han åberopade hvad reservanten herr Fränckel jemte med honom instämmande reservanter yttrat, att utskottet icke lyckats vederlägga de skäl, som äro anförda i Kongl. Maj:ts förslag; och jag förmodar, att han äfven vill göra detta till sina egna ord. — Jag ber med afseende derpå endast att få nämna hvad jag nyss anförde, att tycke och smak kunna vara mycket olika.

Man har vidare sagt, att staten borde förvalta ifrågavarande jernväg, nemligen vestkustbanan, utaf den anledningen, att den utgör en utfartsväg från Norge och från det inre af de öfre delarne af landet. Nej, mine herrar, endast denna jernväg utgör icke någon sådan förbindelseled från Norge och från de öfre delarne af vårt land. Dertill fordras åtskilliga andra saker, nemligen inköp af dalslandsbanan och inköp af bergslagernas jernväg. Och, mine herrar, här stå vi sannolikt inför en sådan eventualitet i vår jernvägshistoria, huruvida vi skola inlåta oss på att i större skala inköpa enskilda jernvägar.

Den komité, som i första hand utredt dessa förhållanden och framlagt betänkandet, den hade, som herrarne finna, en tvåfaldig uppgift. Den ena var, och det har också anförts här af reservanten, som

var ledamot af samma komité, att se till huru det stälde sig med afseende på hushållningen eller att bedöma banan från finansiel sida, och det andra i fråga om inköpet var att utröna, om det kunde ställa sig ekonomiskt för staten, om hvilken fråga han uttrycker sig på följande sätt: "Det kan i detta afseende icke vara någon tvekan derom, att, om staten vill med framgång drifva sin jernvägsindustri — hvari den redan nedlagt omkring 300 millioner kronor — måste den i viss mån inrätta sig alldeles som de enskilda bolagen och således, i likhet med dessa, om de hafva förtänksamma styrelser, tillse, att nödiga kompletteringar genom infogande af nya länkar göras, när sådant erfordras för att behålla eller förkofra redan vunnen rörelse, i synnerhet om och när detta kan ske på fördelaktiga vilkor."

Angående inköp af den s. k vestkustbanan m. m. (Forts.)

Komitén hade, som jag nyss antydde, att i första hand utreda, hvilka jernvägar som borde blifva föremål för inköp, och för det andra, huruvida det skulle vara förenadt med några ekonomiska fördelar. Jag tror att, om komitén hade omkastat dessa frågor och om den först kunnat visa, att det var möjligt för staten att drifva jernvägsindustri lika billigt som de enskilda jernvägarne, och att det sålunda kunde blifva tal om att inlåta sig på den efter min tanke stora sak, som här föreligger, nemligen att i stort inköpa enskilda jernvägar, så skulle detta talat till förmån för Kongl. Maj:ts förslag. Men så länge man icke kan visa, att det skall blifva möjligt för staten att drifva jernvägsindustri i vårt land betydligt billigare, än hvad för närvarande sker, och i det hänseendet närma sig åtminstone så mycket som möjligt de enskilda jernvägsbolagen, så länge tror jag att vi böra underlåta att slå oss in på sådana affärer.

Jag ber att få säga ännu några ord, ehuru jag måhända redan upptagit herrarnes tid för länge.

Man har fäst ett visst afseende dervid, att ångfärjeförbindelsen emellan Helsingborg och Helsingör förmedlar trafiken så, att den vuxit ut på ett så stort område, som den har gjort. Sannolikt kommer det här att anföras, förmodar jag, den massa gods och vagnar, som fraktas på ångfärjan. Men i det hänseendet ber jag få nämna för kammaren, att det är egentligen icke mer än omkring $\frac{1}{3}$ utaf de vagnar, som befrakta ångfärjan, hvilka komma på vestkustbanan. Ungefärligen 62 procent utaf jernvägsvagnarne komma från Helsingborg—Hessleholmsbanan, 35 procent från Skåne—Hallands jernväg och 3 procent från Helsingborg—Landskrona—Eslöfs jernväg. Herrarne torde således finna, att denna ångfärjeförbindelse sålunda icke kan vara af så stor betydelse för vestkustbanan, som man möjligen föreställer sig. Jag har velat nämna detta, emedan jag förmodar, att äfven detta förhållande skall anföras såsom stöd för den starka utvecklingen af vestkustbanan, som man här söker framhålla.

Herr talman! Då jag nu icke kan bifalla Kongl. Maj:ts förslag, så ber jag få tillkännagifva, att icke något vare sig enskildt eller lokalt intresse dikterat mitt handlingssätt i detta hänseende, utan jag har drifvits dit enbart af den omständigheten, att jag icke kan vara med om att slå in på den bana, som sannolikt för framtiden skall leda

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

oss in i finansiella svårigheter med afseende på inköp af enskilda jernvägar och hvilket jag för min del anser vara för landet olyckligt. Jag anhåller om bifall till utskottets förslag.

Med herr *Persson* förenade sig herrar *Erickson* i Bjersby, friherre *von Knorring*, *Eklund* i Stockholm, *Holm*, *Norman* och *Falk*.

Herr Ivar Månsson: Jag kan på samma sätt som den föregående talaren säga, att *min* åsigt om och *mitt* åtgörande i denna fråga dikteras icke af några enskilda intressen. Jag är nemligen icke på minsta sätt beroende af dessa jernvägar. Jag har icke på minsta sätt personligen att skaffa med dem, vare sig såsom aktieegare eller såsom enskild person, och har i öfrigt för dem intet privat intresse. Jag kan således liksom den föregående talaren här alldeles fritt och oberoende af personliga hänsyn yttra mig och deltaga i ärendets behandling. Jag skall också i likhet med honom be att få säga, att det hade varit för denna frågas utgång särdeles lyckligt, i fall komitén hade först fått behandla den del af frågan, som berörde jernvägsadministrationen eller statens förmåga att drifva jernvägsindustri lika billigt som de enskilda jernvägarne. Men det var, mine herrar, icke möjligt för komitén, ty den var förelagd att före innevarande riksdag inkomma med sitt utlåtande, och att hinna med utredningen af den stora administrationsfrågan var naturligtvis då icke möjligt. Annars är jag öfvertygad om att komitén skulle hafva varit lifligt intresserad af att framlägga ett yttrande och förslag derom, och att det skulle medfört gagn för denna frågas lösning.

Nu har man sagt, att om vi inköpa dessa jernvägar, denna vestkustbana, så skulle följden blifva, att vi sedan komme att köpa flere andra enskilda jernvägar. — Det är ju omöjligt att säga något i detta fallet, ty det är ju blott ett antagande, som ingen kan med visshet förutsäga. *Här* är emellertid, så vidt jag kan se, fråga om inköpandet af vestkustbanan och icke någon annan. Bergslagsbanan är enligt mitt förmenande så vidt skild från den bana, hvarom nu är fråga, och har ett så fullkomligt olika intresse, att vi icke behöfva inblanda den banan i diskussionen om vestkustbanan. Der föreligga icke några koncessionsvilkor, och der föreligger således icke samma förhållande som här, nemligen att staten har *rättighet* att inlösa banan.

Vidare har man sagt, att denna bana icke är att betrakta såsom någon stambana. Men, mine herrar, kunna vi verkligen gå in på en sådan åsigt? Har icke denna bana en så genomgående trafik som någon annan bana kan hafva. Om man ser på antalet fullastade vagnar, som gå direkt öfver ångfärjan, så tror jag, att man knappt kan säga, att det icke är en *genomgående* trafik på denna bana och att ej *banan* således kan betraktas som *en* stambana. Jag vågar påstå, att öfver hufvud taget har ångfärjan fraktat 40 lastade vagnar om dagen, och under sådana omständigheter synes det mig, att man väl kan betrakta denna bana såsom egande en *genomgående* trafik.

Än vidare har man sagt, att det sätt, hvarpå denna bana tillkommit, vore ett bevis för att den ej vore någon stambana, ty staten

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

har icke velat bygga banan. — Jag vågar bestrida detta skäl, ty när det var fråga om denna bana i Riksdagen, så var det icke uteslutande motvilja för att bygga banan, utan det var oförmåga att göra det, som dikterade Riksdagens beslut. Det var då andra omständigheter som voro talande. Man dref nemligen på byggandet af de norrländska jernvägarne och ville hafva dem först färdiga. Det var då omöjligt att bygga på båda ställena. Detta var hufvudskälet, hvarför man då icke ville bygga i Halland. Halländingarne kunde emellertid icke vänta med sin bana och derför byggde de sjelfve och fingo statslån till hjelp. Men staten hade redan då insett, att denna bana var af en sådan natur, att det för staten kunde blifva nödigt att ega densamma. Derför hafva också koncessionsvilkoren blifvit stadgade just med hänsyn till ett eventuelt inlösande af banan. Af sådan anledning kan jag icke säga annat, än att man redan då ansåg denna bana som en statsbana.

Nu har det här talats om att komitén gått så lättvindigt till vid dessa kompletteringskostnaders uppgörande, och att den velat framställa saken i en mer lysande dager, än som i verkligheten förefinnes. — Men jag vågar samvetsgrant och sanningsenligt påstå, att så alldeles icke varit förhållandet, utan, om jag, såsom jag alltid vill göra, skall föra ett upprigtigt och rent språk, så får jag säga, att här varit snarare allt för frikostiga händer, än motsatsen. Om man jemför komiténs sätt att gå till väga med Riksdagens vanliga sätt att lemna medel, så är det säkert, att äfven om dessa kompletteringsarbeten pröfvats i utskottet, skulle det väl aldrig hafva kommit så långt som komiténs förslag. Jag ber att särskildt gent emot hvad vice ordföranden i statsutskottet anfört derom, att det skulle vara behöfligt att öka utrymmet å de mindre stationerna, få säga, att det har blifvit upplyst, att jernvägsstyrelsens mening varit att göra detta, såsom man gjort vid statsbanorna, der man inrättat de mindre stationerna till hållplatser med banmästare, samt att det derför alldeles icke kan blifva behöfligt att utvidga stationerna i sådant afseende, och jag är derför öfvertygad om, att der icke komma att göras några anspråk på utvidgning. Såsom totalomdöme om dessa linier får jag uttala, att de äro så betydligt mycket bättre i fråga om byggnaderna, än hvad statsbanorna kunna uppvisa, att det icke finnes någon jemförelse dem emellan. Om vi se på våra stationshus i allmänhet och i synnerhet söder om Nässjö, skola vi finna, att nästan hvarje stationshus är af trä och ligger på mycket låg fot och med ganska klent utrymme. Vid vestkustbanan åter finna vi husen uppförda af sten, väl byggda och i allo utmärkt väl anordnade. Detta är mitt omdöme beträffande de olika stationshusen. Jag skall särskildt erinra om en station belägen mellan Lund och Malmö, nemligen Akarps station, hvars hus det fem gånger varit förslag att ombygga, men lika många gånger afslagits. Der är ett stationshus af den beskaffenhet, att jag vågar påstå, att det icke finnes något sådant på hela vestkustbanan.

Man kan emellertid säga mycket här i verlden och drifva fram anspråken, om man så vill. Men i detta fall vet jag hvarifrån de kommit, nemligen från en af jernvägsstyrelsen förordnad tjensteman,

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

som gjort upp dessa förberedande kompletteringskostnaderna, och han har begagnat sig af den praxis, som är så vanlig, nemligen att taga till dugtigt, så att man skall hafva något att pruta på, ty han har vetat att så vill man hafva det. Mine herrar! Jag är fullt öfvertygad derom, att, i fall dessa kompletteringskostnader skulle kommit till Riksdagen, den skulle prutat af rätt betydligt på dem.

Hvad beträffar stationshusen, om hvilka man sagt, att vi hafva åtskilliga, t. ex. i Helsingborg, Halmstad, Varberg och Göteborg, hvilka bolagen icke ensamt ega, så ber jag få nämna, att det är min tro, att de kostnader, som vi hafva för stationshusen der, äro ganska stora. I Helsingborg betalar staten en hyresersättning af 6,209 kronor. Kapitaliserar jag detta belopp efter 4 procent, får jag en summa af 155,225 kronor. Detta är icke någon liten summa, och man kan bygga rätt mycket med ett sådant belopp. Gå vi till Halmstads stationshus, så betala Skåne—Hallands och mellersta Hallands jernvägar tillsammans 5 procent af en summa af 112,000 kronor, eller 5,200 kronor. Kapitaliserar jag denna efter 4 procent, som komitén räknat med, så äro vi uppe på en summa af 130,000 kronor, på hvilken mycket kunde byggas. Der hafva vi då allt, hvad vi behöfva. Men icke kan det vara rimligt, att man t. ex. i Halmstad, der Mellersta Hallands, Skåne—Hallands och Nässjö—Halmstads jernvägar mötas, skulle lägga ett stort stationshus på hvar och en af linierna derstädes, utan vi få hjelpa oss med att hafva ett tillsammans. Nu är det så, att om både Mellersta Hallands och Skåne—Hallands-banorna inköpas, så eger staten de två tredjedelarne af denna station och således största dispositionsrätten deröfver. Då är det icke så farligt, om man skulle vilja lösa sig till den tredje tredjedelen. I Varberg är inbetaldt aktier till stationshuset för en summa af 145,000 kronor, och det är ingen liten summa, detta belopp. I Göteborg har Göteborg—Halmstads jernväg betalt till Bergslagernas jernväg 250,000 kronor i aktier, som löpa med en ränta som hittills varit minst 6 procent. Förutom annat, som de afsatt till olika fonder, hafva de betalt lokomotivstallet med 15,000 kronor och dessutom för inventarier 3,000 kronor. Om jag räknar alla dessa summor, som vi hafva inne, och kapitaliserar dem, är jag uppe på en summa af öfver 700,000 kronor. Under sådana omständigheter, mine herrar, är det icke farligt, i fall vi skulle komma derhän, att vi icke komme öfverens med dessa andra jernvägsbolag, utan finge lof att bryta oss ut och skaffa oss egna stationshus. Jag är öfvertygad derom, att om dessa enskilda jernvägsbolag finge med staten att göra, skulle de mycket väl underkasta sig att tillsammans med staten använda dessa stationshus.

Vidare har ingått i dessa kompletteringsarbeten, som äro upptagna i det första förslaget — jag vill anföra detta derför, att herrarne skola få se, huru de äro tilltagna — en bestämmelse derom, att vid hvarje station skulle finnes 350 meter långa mötesspår för militärtåg.

Finnes det något sådant på våra stambanor? Nej visserligen icke. Detta jernvägstjenstemannens första förslag till kostnader för kompletteringsarbeten innebär sålunda en öfverdrift till den grad, att jag

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

är lifligt öfvertygad om att Riksdagen aldrig skulle gå in derpå, lika litet som komitén kunde det. Men det är gifvet, att det användes som skäl emot hela inköpsförslaget.

Nu är vidare taladt om den finansiella sidan af saken och att den vore så dålig. Jag ber att så godt jag kan få anställa några beräkningar och se, huru det skall ställa sig. Om jag då fäster mig vid Skåne—Hallands-banan, den sämsta delen af denna s. k. vestkustbana, som skulle kosta 8,101,014 kronor, så finner jag att den inbragt år 1892 300,318 kronor, hvilket kapitaliseradt efter 4 procent gör 7,507,950 kronor. Men dertill kommer en annan omständighet, hvad Helsingborg beträffar; det är nemligen ett stort värde på de tomter, som Helsingsborgs stad skänkt åt bolaget, då de byggde banan. Komitén har ansett, att enligt koncessionsvilkoren kan icke bolaget vara berättigadt att få ersättning för dessa tomter, derför att det ej utgifvit några penningar derför. De hafva lagt aktier i sin portfölj, men ej utgifvit några penningar för denna jord; och i koncessionen står, att bolaget skall hafva hvad banan kostar jemte 5 procent ränta. Lägger jag till det bokförda värdet, som är 843,000 kronor, så får jag äfven för 1892 en summa af 8,450,950 kronor, således öfver 300,000 kronor mer än hvad enligt komitén inköpspriset skulle vara. Denna bana har visat ett ständigt stigande under alla år med undantag af ett enda; och detta förhållande har visat sig konstant äfven för de första månaderna af innevarande år, januari och februari; således kan man ej säga, att det var ett exceptionelt förhållande år 1893 med den svåra vintern. Och det är helt naturligt, att denna bana visat sådan stigning, då deremot ej den nordligare delen gjort det; häraf synes, att ångfärjan gjort skilnaden i trafiken. För år 1893 har nettoöfverskottet varit 370,165 kronor, hvilket kapitaliseradt efter 4 procent gör 9,254,125 kronor. Lägger jag dertill det omtalade tomtvärdet, 843,000 kronor, får jag en summa af 10,097,125 kronor. Det är en summa af 2 millioner kronor mer än det af komitén beräknade inköpspriset. Och då det är antagligt, att stigningen kommer att fortfara, kommer skilnaden att blifva ännu större. Jag ber att få hänvisa till siffrorna i räkenskaperna för föregående år; och jag tror, att de ej skola kunna vederläggas.

Hvad sedan beträffar mellersta Hallandsbanan, så har nettoöfverskottet för 1892 — jag tror det varit något mindre än 1891, för 1893 har jag ej haft uppgifter — utgjort 224,899 kronor, hvilket kapitaliseradt efter 4 procent gör 5,622,475 kronor. Inlösningspriset skulle vara 3,469,635 kronor — alltså ett öfverskott af öfver 2 millioner. Banan har utdelat 6 procent, men jag tror, att de herrar, som ha reda på förhållandena, skola medgifva, att det äfven funnits penningar dessutom att afsätta.

Så förhåller det sig ock med Göteborg—Hallands-banan. Nettoinkomsten för 1892 visar med kapitalisering efter 4 procent ett öfverskott af 2 millioner mer än det af komitén beräknade inköpspriset.

Det är siffror, som man ej behöfver vara rädd för. Det är omöjligt, att den som fått inblick i dessa förhållanden ej skall inse, att det vore en fördel för staten att köpa banan.

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

Men man invänder kanske: "Ja, det kan vara godt och väl för staten, men för de enskilde, som stält sig i breschen, är det ej angenämt att nu beröfvas banan. Det är synd om kommunerna — såsom bolagets direktörer sagt — ty de kunna icke få 6 à 7 procent ränta på sina penningar, om de få dem tillbaka." Ja, det må så förefalla. Men statens intressen äro dock högre, och från dess synpunkt är det klokt att inköpa banan.

Man har sagt, att banan skulle lemna mycket sämre resultat i statens hand. Ja, man kan ju möjligen hafva anledning att tänka så — jag säger *möjligen*, ty man vet ej säkert, hvad vi kunna åstadkomma i framtiden — med hänsyn till den förvaltning af statens jernvägar, som vi nu hafva. Men jag tror, att man måste se saken från mer än en sida. Ty jernvägsförvaltningen har att dragas med detta förfärliga Norrland, som i detta afseende ger så ofantligt dåliga resultat; der finnas stora bandelar, som så långt ifrån gifva någon procent, att de ej ens lemna betalning till smörjan! Men om vi deremot se på andra delar af statens jernvägar, så tror jag ej, att det är så ofantligt dåligt. Jag har i min hand en statistik för 1892, hvari det säges: "Nettobehållningens förhållande till byggnadskapitalet var störst å linien Falköping—Göteborg, hvarest den uppgick till 5,55 procent; den dernäst största behållningen, 5,34 procent, lemnade linierna Gnesta—Katrineholm och Elmhult—Malmö, och närmast dessa i ordningen kom Norrköping—Linköping med 5 procent. Öfver hufvud taget erhölls i medelafkastning å vestra stambanan (med linierna till Södertelje, Örebro och Karlsborg) 4,58 procent, å östra stambanan 3,87, å södra stambanan 3,84, å Stockholm—Storvik-linien 3, å nordvestra stambanan 1,14 och å linierna norr om Storvik 0,08 procent af byggnadskapitalet." Det är ju klart, att när dessa senare linier komma med, resultatet af det hela skall blifva ogynsamt. Jag tror således, att man ej bör säga, att det skall blifva så dåligt, om det blir som linien Elmhult—Malmö, som lemnat 5½ procent. Och om man tänker på orter sådana som Varberg, Halmstad, Helsingborg och de ofantliga odlade fält, som der börja blifva, och den utveckling betodlingen fått i södra Halland eller på den ångfärjeförbindelse, som uppstått, så skall man inse, att det skall blifva en god affär.

Vidare skola vi komma i håg, att äfven om det blir i någon mån dyrare i statens hand, så slippa vi ifrån en hel del saker, såsom 5 trafikchefer med 5 styrelser med ty åtföljande tjenstemän, för att ej tala om alla dessa skatter m. m., som banan haft. Nog tror jag, att komitén mycket väl kan försvara den beräkning, som den gjort, att det ej skall blifva mycket dyrare i statens hand. Och äfven om det skulle bli något dyrare, skulle företaget bära sig i alla fall.

Vidare har det sagts, att de kraf, som komme att ställas på banan, om den blefve en statsbana, skulle blifva så stora, att affärerna derför skulle bli sämre. Men jag undrar, om man ej kan säga, att denna bana skött sig så väl, att man ej gerna kan begära mera. Den har varit — såsom komitén erkänt — en mönsterbana. Men hvarför har den kunnat vara det? Här, såsom annars i verlden, är det penningen, som talar. De hafva haft penningar, och derför ha de mäg-

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

tat åstadkomma dessa charmanta boggievagnar, dessa utmärkta arrangement med snälltåg o. s. v. Hade de ej haft godt om penningar, hade de ej kunnat göra det.

På grund af de skäl jag nu tagit mig friheten anföra, ber jag få yrka bifall till reservationen, som finnes vid betänkandet fogad. Naturligtvis hade jag helst velat yrka bifall till Kongl. Maj:ts förslag, men då detta är lönlöst, skall jag inskränka mig till att yrka bifall till reservationen.

Herr Nils Petersson i Runtorp: Jag begärde ordet för en stund sedan, då ännu ingen uppträdt till försvar för utskottets hemställan. Sedan dess hafva tvenne af utskottets medlemmar gjort det så grundligt, att jag ej behöfver yttra mig mycket om den saken. Men då jag stått och hört på en stund, med hvilken energi man framhållit fördelen af denna banas inköp, har det förefallit, som om det skulle vara någon "hund begrafven" härunder. Hvarför skulle man annars vara så angelägen att få köpet till stånd? Icke kan det väl vara blott af ömhet om statens affärer.

Jag skall med några ord be att få säga, hvarför jag ej kan vara med derom.

Det har sagts, att det skulle vara en så utmärkt affär för staten att inköpa denna här jernvägen, och man har sökt stödja sina påståenden på uppgifter, som äro gifna af den ena eller andra *auktoriteten*. Men huru fördelaktig affären skulle blifva, tror jag ej är svårt att fatta, då man besinnar, hurudan verkligheten plägar blifva och huru kuggad staten merendels blir i dylika fall. Man håller alltid fram, att det är så fördelaktigt att hafva statsjernvägar, när det är fråga om att staten skall köpa banor; men erfarenheten visar, huru eländiga de äro i ekonomiskt afseende. Detta är af en föregående talare angifvet med siffror, som jag icke behöfver vidare orda om. Den, som vill taga reda på saken, kan derigenom få inblick i densamma. Kanske banorna icke komma att gifva hälften så mycket i statens som i enskildes händer. Det finnes erfarenhet att stödja sig på i detta afseende också.

Det andra skälet, hvarför jag ej vill vara med om inköpet, är, att jag varit i tillfälle att se litet grand i jernvägsstyrelsens papper, och jag får säga att de äro outransakliga. — Man kan icke med en ordentlig administration sköta de affärer man nu har på öfver hundratals millioner. De röra sig redan med så stora summor; låt dem taga reda på dem först, innan man lägger ytterligare på dem.

Det tredje skälet är det, att man godt kan säga, att detta inköp icke är något annat än en handpenning på inköp af bergslagsbanan och Dalslandsbanan, ty först då blir det en stambana, först då får den en sådan egenskap. Men gifva vi oss in på ett sådant köp, så blir det nog flera derefter. Om man med den energi, som nu visats, byggde en stambana, vore derom intet att säga, men då man redan har denna bana, om än tillhörande enskilde, så vet jag icke hvarför icke det kan vara nog. Hvarför skall staten ovilkorligen hafva den,

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

om icke för att det som jag sagt ligger någonting begrafvet derunder? Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr *Andersson* i Ölsund förklarade sig instämma med herr Petersson.

Herr Lilliehöök: Då jag för min del fått den uppfattning, att det skulle vara för staten särdeles gagneligt att inlösa den så kallade vestkustbanan, kan jag icke annat än beklaga, att statsutskottet stält sig afböjande gent emot detta af Kongl. Maj:t framstälda förslag. Statsutskottet motiverar sitt afstyrkande dermed, att den ifrågavarande bansträckningen icke förbinder det inre af landet med exportorter, utan endast förenar sådana med hvarandra och således icke får anses som en stambana. Det må vara sant, att den ifrågavarande vestkustbanan icke kan anses vara en stambana, men jag ser icke uti den omständigheten något skäl, hvarför man icke skulle kunna anse, att banan vore lämplig att inlösas, då den förbinder våra förnämsta affärscentra med utlandet på det sätt, att såväl gods som passagerare kunna föras direkt utan omlastning och omflyttning till alla delar af Europa, då den utgör en naturlig fortsättning dels af statsbanan och dels af en af våra förnämsta enskilda banor, då det icke heller torde lida något tvifvel derom att den tiden eljest snart kan komma, då staten får motse en ganska svår konkurrent i denna bana för all trafik direkt på utlandet, och då egandet af denna bana sålunda skulle sätta staten i stånd att utan förmedling af enskilda jernvägsbolag afsluta trafikkontrakt med främmande länders jernvägsförvaltningar. Vidare har utskottet anfört såsom ett skäl mot det kongl. förslagets antagande, att betydliga kompletteringsarbeten skulle erfordras, hvilka komme att kräfva stora kostnader, exempelvis för egna stationshus etc. Men dessa kompletteringskostnader hafva ju blifvit till hela sin vidd uppgifna af den komité, som haft i uppdrag att utreda dithörande frågor, och enligt mitt förmenande har utskottet icke förebragt något skäl för att dessa beräkningar icke skulle få anses rigtiga. Det torde icke behöfvas så stora och vidtomfattande kompletteringsarbeten på en bana, som är i full verksamhet och som har blifvit byggd och underhållen under statens kontroll. Då jag läser kongl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens rapport för 1892, uppgifves der, att den ifrågavarande banan är i ett *mycket godt stånd*, att der ha under året utbytts icke mindre än 75,000 slipers och att för öfrigt hela banan är belagd med stålräls. Således tror jag, att de beräknade kostnaderna för kompletteringen böra väl räcka till, och dertill ber jag att få erinra, att dessa kostnader icke komma att utgå med ens, utan komma antagligen att fördelas på en längre tid.

Utskottet påstår, att den omständigheten att jernvägsbolagen nu ega icke obetydliga inkomster af banorna icke innebär, att staten, om den förvärfvar banorna, skall af dem erhålla motsvarande inkomst. Ja, detta torde utskottet hafva lika svårt att bevisa, som jag har att bevisa motsatsen. Jag vet, att den åsigten ofta gör sig gällande, att industriel verksamhet, som bedrifves af staten, icke anses blifva så

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

gifvande, som då den är uti enskildes hand. Det må vara hur som helst härmed, men säkert är, att många fall kunna påvisas och bevisas, som fullt jäfva denna åsigt. Man har klagat öfver att nettobehållningen på statsbanorna också är mindre än vid de enskilda banorna, samt att utgiftsprocenten är betydligt större och utgör en högst betydlig del af bruttoinkomsten. Men man måste vara rättvis. Då man har att bedöma dylika saker, må man ihågkomma, att staten har att taga hänsyn till åtskilliga förhållanden, som den enskilda företagsamheten ej behöfver befatta sig med. Staten måste vid anläggandet af sina jernvägar i första hand taga hänsyn till hvad som kommer att mest gagna landet i dess helhet och får icke uteslutande sätta den ekonomiska sidan i främsta rummet. Derför hafva betydliga bansträckor blifvit framdragna genom öde, glest bebodda trakter. Derför har också det ekonomiska resultatet blifvit så klent, som för vissa bansträckningar nu är fallet. Läggas härtill den betydliga fraktnedsättningen sedan år 1882 — den lär uppgå till cirka 10 procent — och dessutom kostnaderna för drifvande af dessa nattsnälltåg, nedsättningar i samtrafiktaxorna, nedsättning i passagerareafgifterna genom inrättande af returbiljetter, familjebiljetter, månadsbiljetter, rundresebiljetter och turistbiljetter, så må man icke undra på, att det ekonomiska resultatet ej blir så godt som önskligt vore. Men det är i alla fall betydligt bättre än vid ett tjugutal enskilda banor inom vårt land, och jemför man statsbanornas nettovinst i procent räknadt med den vid de norska och danska banorna, finner man, att den är betydligt högre. Vid norska banorna är procenten, om jag minnes rätt, ej mer än 1,6 och vid de danska banorna 1,4, då vid Sveriges statsbanor denna procent uppgår till 2,38.

Vestkustbanan skulle, inklusive kostnaderna för kompletteringsarbetena, uppgå till en kostnad af 19,000,564 kronor. Staten har en fordran i dessa banor, som uppgår till cirka 6,000,000 kronor. Drages detta ifrån den nyss nämnda summan, skulle staten således för inköp af vestkustbanan få erlägga kontant 13,000,000 kronor. Om man med beräkning efter 1893 års trafikrapporter söker den procent, den nettovinst, som vestkustbanan lemnat, så uppgår den till något öfver 5 procent. Det är antagligt, att med den stadiga ökning af trafiken, som hittills gjort sig gällande, skall denna procent inom kort uppgå till ännu högre belopp. Låt vara att det ekonomiska resultatet blir något sämre i statens hand, det bör ändock blifva så godt, att man bör blifva fullt tillfredsställd med detsamma.

En blick på kartan visar, hurusom Helsingborg är såsom utfartsort ojemförligt bäst situeradt af skånska vestkustens städer, och huru de enskilda banorna möjligen kunna sammanslås till ett konsortium, som skulle kunna drifva en ganska svår konkurrens med staten. Grunden till en sådan sammanslagning är redan gifven i samtrafiksaftalet, och torde ännu fastare förband mellan dessa enskilda banor icke låta vänta på sig, så snart deras papper kommit i rörelsen och blifvit tillgängliga på börsen.

Mot den värde talaren på hallandsbänken skulle jag vilja göra en invändning. Han sade, att, om dessa banor komme i statens hand,

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

man skulle kunna vänta sig, att ortsintressena icke blefve så väl tillgodosedda, som de nu äro, då banan är i enskildes händer. Jag vill fråga herrarne, om man har skäl att frukta sådant? Jag undrar, om icke staten, hvarhelst den går fram med sina banor, har visat, att den tillgodosett de enskilda intressena på det mest fullständiga vis, till och med — vill jag säga — kanske för mycket på bekostnad af inkomsterna.

Herr talman! På grund af hvad jag nu anfört, anhåller jag att få yrka bifall till den reservation, som blifvit afgifven af herrar Fränckel m. fl.

Herr Dahn: Herr talman, mine herrar! Sedan jag begärde ordet, har det talats så mycket för och emot i denna fråga, att icke just mycket nytt kan återstå att tillägga, men oaktadt all vältalighet, som herrar Anders Persson och Bruhn lagt i dagen, har jag för min del ej blifvit öfvertygad om hållbarheten af utskottets skäl för afslag på den kongl. propositionen. Utskottet anser, att denna bana icke skulle kunna räknas som stambana. Den skulle icke förena något hufvudcentrum med utlandet. För min del anser jag icke blott, att den är att betrakta som en sådan och som en mycket vigtig sådan, utan att den till på köpet är den enda internationella bana, som finnes i vårt land. Den förenar ej blott det stora hufvudcentrum Göteborg, centrum för sillfisket, bergslagerna, Venerns vattenbäcken, Göta kanal och den gamla götabygden med Skåne, vår rikaste provins, dess många fabriker och exporthamnar, utan också två andra länders hufvudstäder, Köpenhamn och Kristiania, med hvarandra. Det låter visserligen något, att regeringen genom koncessionerna har dessa banor så i sin hand, att den, som det heter, "lätt kan förhindra en illojal konkurrens och eger ett verksamt medel att ordna samtrafiksförhållandena på ett för oss tillfredsställande sätt". Ja, det går nog an, för så vidt dessa banor ej komma mer eller mindre i utländingars händer. Men om de det göra, kan det hitta på att hända, att vi få en ny upplaga af Törefors-affären. Då betyder det ej så mycket hvad det står i koncessionerna. Det spelar kanske icke så stor roll så länge *svärfar*, så att säga, eger aktierna, men annat kan det blifva utaf i fall *svärsonen*, vare sig han heter England eller Ryssland, får fast uti dem.

Denna bana är det derför enligt min uppfattning af mycket större vigt för staten att inlösa än någonsin Lule—Gellivara eller någon annan. Och hvad beträffar frågan, om den kan betraktas som stambana, synes det mig, att den omständigheten, att den går icke genom obygder, utan genom folkrika orter, förbi köpingar, småstäder och badorter, väl icke utgör något skäl till att icke anse den ega en stambanas egenskaper. Helst skulle jag önska, att banan inlöstes ända ned till Malmö, så att den stora vestra pulsådern från Norge och Göteborg komme att gå, liksom den östra från Boden och hufvudstaden, till Malmö, som vi väl torde få räkna såsom centrum för södra Sverige, likasom Stockholm och Göteborg äro det för östra och vestra delarne af landet. Det är i Malmö, hvarifrån de skånska banorna grena sig ut eller der de sluta sig tillhopa såsom en solfjäder. Från

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

Malmö håller man nu på att få till stånd ångfärjeförbindelse med Köpenhamn. Deröfver skulle också den kontinentala trafik gå, som skulle förmedlas af linien Trelleborg—Sassnitz. Derifrån utgår redan en massa reguliera ångbåtsförbindelser: på Lübeck, Warnemünde, Stettin, Stralsund etc. Malmö är den enda punkt, der man kan tänka sig, att man skulle kunna koncentrera den marknad vi mist i Newcastle; och som man vet, hafva köpmän i Malmö redan försökt skapa en stor skandinavisk kreatursmarknad i denna brännpunkt, der de ofvannämnda stora pulsådrorna sammanflyta vid den gamla stråkvägen för handeln på östersjöländerna.

Det har sagts, att det skulle blifva en förlust för staten att inköpa denna bana, att icke trafikinkomsterna skulle kunna betäcka utgifterna för banan med den komplettering, som behöfves. Ja, finge herrar Anders Persson och Bruhn, sekunderade af Dagens Nyheter, fortsätta, som de gjort, ännu en månad, är jag säker på, att dessa banor ej skulle gifva ett enda öre i vinst. Men nu synes det emellertid, om man drager upp en parallel mellan 1892 och 1893 års inkomster, att räntorna, uttryckta i procent af inlösningsprisen och kompletteringskostnaden, äro: för Skåne—Hallands jernväg år 1892 3,02 och år 1893 3,83, för mellersta Hallands år 1892 5,40 och år 1893 5,6, för Göteborg—Hallands år 1892 5.21 och år 1893 6,00 samt för Landskrona—Engelholms år 1892 3,20 och år 1893 5,2. För Malmö—Billesholms jernväg har jag icke fått någon annan uppgift, än att bruttobehållningen under 1893 ökats med något öfver 23,000 kronor.

Nu säger man: hvar skola vi skaffa penningar? Staten laborerar redan tillräckligt med skulder för jernvägarne. Vi hafva en jernvägsskuld på omkring 300 millioner kronor. Nåväl, hvad är det väl, som här behöfves? Jo, jemförelsevis ett ganska litet belopp. Det framlades för några år sedan förslag till en sparbankslag, och det måste vi ändra, derför att det icke varit möjligt för sparbankerna att i visst fall tillämpa detsamma. Meningen var, att sparbankerna skulle förvandla de egna medlen eller åtminstone 10 procent af insättarnes kapitaler i första klassens obligationer, statens eller hypoteksbankens och dermed jemförliga, men det var nästan omöjligt för sparbankerna att få köpa några sådana. Vill man nu besluta lägga upp ett lån på t. ex. 20 millioner och, som jag föreställer mig, mot 3,6 procent och en kurs af t. ex. 96 procent, så gjorde det en effektiv ränta på närmare 4 procent, och om man erbjöde i främsta rummet sparbankerna att köpa dessa obligationer, skulle man, utan att behöfva göra några utländska skulder, utan svårighet kunna på detta sätt inlösa banan, på samma gång sparbankerna finge *sina egna kapital* förvandlade till sådana valutor, som Riksdagen afsåg, när den stiftade sparbankslagen. Vi måste, såsom vi veta, upphäfva den ifrågavarande bestämmelsen och i stället medgifva dem skaffa sig första klassens inteckningar (d. v. s. inom halfva taxeringsvärdet) derför, att det icke var möjligt för dem att skaffa sådana valutor.

Nu är det en sak till, som förvånar mig på det högsta. Det är den, att alla herrar halländingar och andra, som haft ordet och som kunna anses intressera sig för banan, hafva, fastän de nu sökt göra

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

banans soliditet och rentabilitet så obetydlig som möjligt, stridt *pro aris et focis*, eller, som man säger "med näbbar och klor" för att behålla den bana, som de med all kraft sökt nedsätta. Att banan skulle vara så utsliten och dålig, som man söker göra den, det förvånar mig på det högsta, ty den bana, som först är fråga om att inlösa, eller Skåne—Hallands, är dock ej ännu 10 år gammal, och herrarne komma nog i håg, att då den byggdes, infordrades utlåtande från generalstaben eller fortifikationschefen, och vi minnas nog äfven, hur herr Lyttkens ofta klagade öfver att halländingarne icke fingo bygga banan som de ville och som för deras behof var nödvändigt, utan att den skulle byggas så starkt, att på den skulle kunna föras 33 militärtåg med kanoner och tross i hvardera rigtningen. Då fick man sålunda, tänker jag, dessa banor byggda på ett så solidt sätt, att man måste antaga, att de ännu äro i mycket godt skick, och detsamma har jag hört gäller äfven Malmö—Billesholms jernväg. Hvad komfort och beqvämlighet angår, så hafva dessa banor i regeln gått statens banor i förväg. Litet hvar vet nog, att i afseende på komfort var det i allmänhet temligen enkelt ställdt på den tiden, när dessa banor införde sina boggievagnar, som sedermera manade staten till efterföljd och, som det sägs, förorsakat vederbörande icke så litet ängslan att kunna följa med på utvecklingen. Snälltåg finnas ock på dessa banor likasom på statens. Det är ingenting, som heller omöjliggör, att äfven framdeles åtminstone under en längre tid trafikera dem med lokomotiv, som nu begagnas.

Jag kan således icke komma till annat resultat i afseende på detta inköp, än att det skulle vara en politisk dumhet af Riksdagen att icke inlösa den nu, då den kan få göra det för ett skapligt pris. Jag är fullt öfvertygad om att dessa jernvägar en gång komma att inlösas, men då blir det för ett annat pris, än det som nu är i fråga. Jag yrkar bifall till reservationen.

Herr John Olsson: Jag begärde ordet för att äfven från denna del af kammaren en röst skulle höja sig *emot* inköpet af de ifrågavarande jernvägarne. Jag hade tänkt att för några ögonblick taga kammarens tid i anspråk för att angifva skälen för detta mitt votum. Men då diskussionen, sedan jag begärde ordet, antagit sådana proportioner, att vi icke tyckas blifva färdiga på denna sidan midnatt, skall jag inskränka mig till endast en enda anmärkning.

Jag vill då förklara, att äfven om alla skäl talade för inköpet af dessa banor, skulle jag ändå icke vilja vara med derom, så länge administrationen af våra statsjernvägar ligger i *den nuvarande* jernvägsstyrelsens hand. För det andra kommer jag aldrig att vara med om något inköp af enskilda jernvägar, så länge icke Riksdagen tillerkänts grundlagsenlig rätt att disponera jernvägsmedlen såsom öfver de öfriga bevillningsmedlen. Så länge icke dessa båda förutsättningar blifvit uppfylda, kommer jag att motsätta mig inköp för statens räkning af enskilda jernvägar. Och då dessutom i detta fall, enligt min uppfattning, alla omständigheter gifva vid handen, att ett inköp af vestkustbanan kastar oss i finansiella äfventyr, hvilkas vidd nu icke kan öfver-

skådas, yrkar jag, herr talman, afslag på Kongl. Maj:ts proposition och på reservationen samt bifall till utskottets hemställan.

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

Herr Ekströmer: Då jag på ett så utmärkt sätt blifvit förekommen dels af talaren på hallandsbänken och dels af statsutskottets vice ordförande och dels nu senast af herr Nils Petersson i Runtorp, skall jag icke tillåta mig att upptaga kammarens tid, utan inskränker mig till att yrka bifall till utskottets förslag.

Herr statsrådet och chefen för kongl. civildepartementet Groll: Herr grefve och talman, mine herrar! För den finansiella innebörden af Kongl. Maj:ts proposition har under diskussionen, i synnerhet af ordföranden i jernvägskomitén, blifvit så fullständigt redogjordt, att jag derom icke torde behöfva i någon vidsträcktare mån yttra mig. Men jag skall be att få påpeka hvad som för mig har varit det bestämmande, då jag ansett mig böra tillstyrka framläggande af denna proposition. Det har icke varit den finansiella sidan af saken. Denna har för mig varit endast en medverkande orsak till propositionens framläggande. Ty utan att ett nöjaktigt resultat kunnat uppvisas, hade jag ansett det vara nästan att förspilla kamrarnes tid och arbetet inom departementet, om jag tillstyrkt aflåtandet af propositionen. Det, som för mig varit bestämmande, är den ifrågavarande trafikledens särskilda egenskaper, hvilka göra, att det enligt min tanke är synnerligen vigtigt att hafva den i statens hand. Det är nemligen denna trafikled, som skall förmedla vår jernvägssamfärdsel på kontinenten och hela Europa. Det låter kanske något stort, när man talar så. Vi hafva väl knappast kunnat tänka oss, att vi skulle kunna genom jernvägar sätta oss i förbindelse med länderna på kontinenten, och denna led är ännu så ny, att vi icke kunna fullt uppskatta betydelsen af densamma, men möjligen ana den; framtiden får visa resultaten. Men för att förhållandena på denna led skola kunna gestalta sig på ett sätt, som blir till fördel för hela landet, är det enligt min tanke nödvändigt, att banorna befinna sig i statens hand och icke i tre eller fem enskilda bolags händer.

Jag vill fråga kammaren, huru det skall vara möjligt att vid underhandlingar om samtrafik med utlandet låta dessa underhandlingar bedrifvas genom flera enskilda bolag, hvilka kanske sins emellan hafva stridiga intressen och först måste sammanjemka dessa, och detta i de flesta fall nästan utan all hänsyn till det öfriga landets intressen, utan företrädesvis med hänsyn till hvad som för dessa banor kan vara det fördelaktigaste. Styrelserna blifva dervid bundna af åtskilliga förhållanden, som komma att i mer eller mindre mån inverka på uppgörelserna, och i alla händelser måste de se till att aktieegarne erhålla sina vederbörliga dividender.

Utskottet har i sitt betänkande ansett att, på grund af bestämmelserna i koncessionerna angående taxor och samtrafik, Kongl. Maj:t skulle hafva ett tillräckligt vapen i sina händer för att kunna reglera dessa förhållanden. Det stadgas nemligen i dessa koncessioner, att egarne till banorna äro skyldiga att underkasta sig de taxor, som

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

Kongl. Maj:t fastställer, och de bestämmelser om samtrafik, som Kongl. Maj:t utfärdar. Detta låter mycket bra på papperet, men jag vill påstå, att det i verkligheten är ytterst svårt att tillämpa dem och under vissa förhållanden kan det blifva för en regering omöjligt. Den måste, för att kunna genomdrifva en sak, taga hänsyn till de åsigter och intressen, som göra sig gällande i landet, och det kan hända att med de stora intressen, som äro samlade vid och i förbindelse med en trafikled, sådan som denna, det kan blifva omöjligt för Kongl. Maj:t att i det rätta ögonblicket åstadkomma en motvigt mot dessa eller att genomföra en sak, som är för hela landet det bästa. Man bör enligt min tanke icke förbise det förhållande, att de enskilda jernvägsintressena börja att blifva ganska betydande i samhället. Vi skola ihågkomma, att statsbanornas längd utgör ungefär 3,000 kilometer, men redan hafva de enskilda jernvägarna vuxit till 6,000 kilometer, och under det att statsbanorna antagligen komma att stanna i växten, för någon tid åtminstone, kommer det enskilda jernvägsnätet att utveckla sig allt mer och mer, och det dröjer nog icke länge förr än det blir så vidsträckt, att man med afseende å dess betydelse måste taga ganska mycken hänsyn till de enskilda jernvägarnes intressen. Men dertill kommer ytterligare något, hvaraf man på senare tider sett spår, nemligen att dessa enskilda jernvägar kunna komma att sammansluta sig till större komplexer, hvarigenom de få lättare att sins emellan operera, och då blir det än svårare för staten att hålla dem stången. Det har på senare tider visat sig ganska tydliga tecken till sådana sammanslutningar, och man kan redan nu spåra, hvilken magt i staten dessa enskilda jernvägsintressen hålla på att blifva.

Jag skall be att få erinra om ett par fall under de sista åren. Åren 1885 och 1886, då näringarna ledo af ett ganska svårt betryck, ropades det på många håll af näringsidkarne på nedsättning af jernvägsfrakterna. Statsbanorna satte sig med anledning deraf i förbindelse med de enskilda jernvägarne för att se till, om något kunde göras. De enskilda jernvägarne lyssnade naturligtvis uteslutande till sina egna intressen med det resultat att de sade nej. Hvad blef följden? Jo följden blef den, att statsbanorna måste åtaga sig förlusten af de fraktnedsättningar, som ansågos behöfliga. Man har i dessa dagar sett ett annat exempel på hvad de enskilda jernvägsintressena kunna åstadkomma. När jernvägsstyrelsen för någon tid sedan upprättade sitt förslag till nya tågtider för sommaren, sökte styrelsen ordna tiderna så, att alla orter skulle få det så fördelaktigt som möjligt, och att de stora tågen blefve så genomgående som möjligt. Men då uppträdde 17 eller 18 enskilda jernvägsförvaltningar och motsatte sig förslaget, emedan det skulle vålla olägenheter för deras lokaltåg. Trycket blef så starkt, att statsbanorna måste vika och afstå från tanken att kunna ordna statsbanetrafiken på det för landet i dess helhet fördelaktigaste sätt. Det kännes naturligtvis mindre svårt att icke komma i åtnjutande af en fördel, som man förut ej haft, än att gå miste om en fördel, som man redan eger. Derför ropade de högst, som möjligen kunde blifva tvungna att ändra sina lokala tågtider efter statens, och

Angående inköp af den s. k. vestkust-banan m. m. (Forts.)

ropen blefvo som sagdt så starka, att jernvägsstyrelsen måste i vissa delar afstå från sitt förslag.

Man ser således redan nu, hvad det kan betyda, om jernvägar slå sig tillsammans i ett eller annat afseende för att genomdrifva någon viss fråga. Det är dessa förhållanden, hvilka — jag är för min del öfvertygad derom — inom längre eller kortare tid komma att göra sig allt mer och mer gällande, som hafva föranledt mig att tillstyrka Kongl. Maj:t att framlägga denna proposition. Jag skulle likväl icke hafva gjort det, oaktadt jag ansåg detta statsintresse synnerligen vigtigt, om jag icke med afseende å de nu ifrågavarande banorna kunnat uppvisa sådana finansiella förhållanden, som här föreligga, och för hvilka blifvit af föregående talare fullständigt redogjordt. Med detta har jag besvarat en fråga, som under diskussionen i kammaren från flera håll framstälts, nemligen denna: Hvarför vill man egentligen köpa banorna. Det är, som sagdt, för att befrämja ett verkligt statsintresse och icke blott för att göra en finansspekulation.

Man har sagt, att genom ett inköp af dessa banor skulle man slå in på en ny väg, och att det skulle vara öfvergången till att förvandla de enskilda banorna till statsbanor. För min del vet jag ingen enskild bana i Sverige, som för staten har den betydelse som den ifrågavarande, nemligen att vara utfärdsväg till kontinenten, och jag kan icke ställa denna fråga i samband med frågan om förvärfvande af gon annan enskild jernväg.

Talet om, att inköpet af ifrågavarande trafikled ovilkorligen skulle draga med sig inköpet af bergslagsbanan och dalslandsbanan, kan jag ej finna vara grundadt. Det gäller ju här frågan om att reglera samtrafiken med utlandet; och den saken måste skötas af staten, om den skall ordnas rätt. Annars blifver den allmänna samfärdseln förr eller senare lidande derpå; och då den tiden kommer, kunna vi åtminstone hvad vissa delar af bansträckningen beträffar, måhända icke göra oss till godo de vilkor för banornas inköp, som nu kunna, påyrkas; utan då kommer detta inköp, som nog allt mer och mer tränger sig fram, att ske under helt andra, säkerligen ej billigare vilkor.

Man har äfven på vissa håll velat förmena, att frågan skulle innebära ett något hårdhändt tillvägagående gent emot de kommuner, som tecknat aktier i dessa företag. Och jag skulle verkligen för min del icke anse det vara fullt lämpligt för staten att begagna sig af de föreskrifna inlösningsvilkoren, om det endast gälde att på det sättet upphjelpa statens finanser, och icke tillika och företrädesvis rörde ett trafikändamål af den betydelse, att det är ett verkligt statsintresse. Men för öfrigt är jag ej öfvertygad om, att det här kan med fog talas om något hårdt tillvägagående gent emot aktietecknarne. Ty hvad beträffar banan genom Halland, så torde de väl näppeligen vid teckningen påräknat någon utdelning; knappast hafva de tänkt sig återfå sina penningar. Nu skulle de emellertid, enligt komiténs grunder, ej allenast blifva fullt betäckta för sjelfva aktiekapitalet, utan äfven erhålla ett afsevärdt belopp derutöfver. Skåne—Hallands-banan har under de första åren ej gifvit någon utdelning, men under de senare åren lemnat 3 procent. Mellersta Hallands-banan har lemnat år 1888 2 procent, år

Angående inköp af den s. k. vestkust-banan m. m. (Forts.)

1889 4 procent, år 1890 5 procent åren 1891 och 1892 6 procent, 1893 minst 6 procent. Göteborg—Hallands-banan har lemnat första året 5 procent och hvart och ett af de följande åren 6 procent. Malmö—Billesholms-banan har ock lemnat ganska god utdelning. För Landskrona—Engelsholms-banan behöfver jag ej i det afseendet redogöra, ty bolaget har sjelf förklarat sig villigt att sälja banan för visst pris. Med hänsyn till den lösesumma, som är i fråga, synas aktieegarne komma att i lösen för sina aktier kontant erhålla, aktieegarne i Skåne—Hallands-banan ej mindre än omkring 163 procent, aktieegarne i mellersta Hallands-banan omkring 113 procent och aktieegarne i Göteborg—Hallands-banan omkring 127 procent. Således tror jag, att allt tal om obillighet från statens sida i förhållande till aktieegarne, dessa må nu vara enskilde eller kommuner, bör helt och hållet förfalla, helst koncessionerna äro meddelade allenast under förbehåll om inlösningsrätt för staten. Jag väntar mig en annan invändning, nemligen den att kommunerna, som i allmänhet upptagit lån, till åtminstone ej obetydlig del löpande med ända till 5 procent ränta, skulle komma i förlägenhet för användningen af de penningar, dem i lösen tillfölle, emedan deras lån icke kunde få inbetalas genast. Att då löseskillingen för aktierna är så hög, som nyss nämnts, kommunerna böra kunna, om de så vilja, placera de inflytande penningarne för en ränta, hvars sammanlagda belopp för år uppgår till samma belopp, som kommunerna hafva att erlägga i ränta och amortering å sina lån, torde man med skäl kunna antaga. Om kommunerna förvalta dessa medel såsom fonder, hvilkas kapitalbelopp icke får minskas, förr än kommunallånen blifvit betalta, torde kunna antagas att, vid amorteringstidernas utgång, kommunerna icke allenast hafva betalt till fullo sina räntor och amorteringar af kommunallånen med räntan å löseskillingarne, utan äfven att kommunerna hafva i behåll de senares kapitalbelopp, att efter fritt bestämmande af kommunerna disponeras. Skulle åter, inom en eller annan kommun, några icke kunna motstå frestelsen att använda de lätt förvärfvade penningarne på mera spekulativa ändamål, så föreställer jag mig, att sådant skulle röna motstånd från alla sansade personer inom kommunen, och särskildt skulle nog länsstyrelserna söka verka för en ändamålsenlig användning af penningarne. Jag tror derför, att man ej behöfver befara så stora vådor för kommunerna uti förvarande hänseende, som från några håll framhållits.

Vidare hafva åtskilliga talare befarat, att om ifrågavarande jernvägar komme i statens hand, de icke skulle lemna samma behållning som nu. Det är redan framhållet af ordföranden i jernvägskomitén, att komitén tagit i noggrant öfvervägande, huruvida det skulle blifva dyrare för staten att trafikera banorna, och att komitén dervid kommit till den åsigt, att banorna i statens ego, kompletterade på sätt af komitén ifrågasatts, borde kunna gifva ungefär samma resultat, som om de fortfarande befunne sig i de enskilda bolagens händer.

I fråga om kompletteringskostnaderna har anmärkts, att komitén beräknat dem för låga. I sådant afseende åberopar man, att bankdirektören Nathorst uppgjort en beräkning öfver erforderliga kompletteringar, som slutat på omkring 5 millioner kronor, under det att jern-

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

vägskomitén åter uppskattat dem allenast till 2,962,000 kronor, en uppskattning som dock af Kongl. Maj:t sedermera höjts med omkring 400,000 kronor. Kostnaderna för kompletteringen af den rörliga materielen äro af komitén uppskattade till 330,000 kronor; men maskindirektören Klemming, som förut fått i uppdrag att beräkna, huru mycken rörlig materiel och förråd m. m. dylikt, som behöfdes för att sätta banorna i fullt statsbanemessigt skick, kom till ett resultat af omkring 4½ millioner kronor. Nu erkänner emellertid utskottet i sitt betänkande att, såsom banorna nu äro och såsom de skötas, de helt och hållet fylla för handen varande behof. Man anser till och med banorna kunna tjena till mönster för statsbanor! Jag vill då fråga, hvarför, om så är som utskottet uppger, skall man lägga sig till med mera rörlig materiel, när intet behof deraf gjort sig gällande? Det skulle ju vara en stor misshushållning. Det är nog med dessa banor såsom med andra statsbanor, att i den mån trafiken växer, stiger ock behofvet af flera lokomotiv och dylikt, men med nuvarande trafik synas banorna ej behöfva tillökning af sin rullande materiel i vidare mån än i propositionen ifrågasatts. Jag anser mig emellertid böra påpeka följande: Komitén har i sitt betänkande rört sig med sifferresultaten för banorna intill 1892 års slut. Men om man lägger till grund för beräkningarna resultatet under år 1893, så, äfven om man höjer kompletteringskostnaderna för sträckningarna från Göteborg till Helsingborg till de belopp, som af bankdirektören Nathorst och maskindirektören Klemming för dessa sträckor föreslagits, skulle likväl behållningen för 1893 å dessa banor hafva gifvit öfver 4 procent ränta. Gifvet är ju, att det dröjer åratal, innan det kan komma i fråga att trafikens ökning kräfver hela den rullande materiel m. m., som innefattas i Klemmings uppskattningsinstrument, och enahanda förhåller det sig äfven med hela den af Nathorst beräknade kompletteringskostnaden för sjelfva banan. De goda finansiella resultaten af ifrågavarande banor synas mig derför icke gerna kunna betviflas.

På de skäl jag nu anfört tror jag, att kammaren ej borde hysa betänkligheter att bifalla Kongl. Maj:ts proposition eller åtminstone reservationen. För min del är jag förvissad, att sedan ångfärjan mellan Köpenhamn och Malmö kommit till stånd, hvilket nog ej dröjer länge, så kommer nog frågan upp igen om de två södra banorna eller någon annan led, som kan förmedla samfärdseln mellan Göteborg och statsbanan i Malmö.

Jag har ej något vidare att tillägga, utan hoppas, att kammaren tager dessa förhållanden i öfvervägande.

Herr Pehrson i Törneryd: Jag skall försöka att i allra största korthet angifva de skäl, som synas mig tala emot det föreslagna inköpet. Men innan jag gör detta, ber jag att få med några ord besvara dels något af hvad en föregående talare anfört, dels hvad herr statsrådet och chefen för civildepartementet nyss yttrat med afseende å vår förbindelse med utlandet.

Herr Månsson i Trää sade, att denna vestkustbana vore en af

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

dem, som vore i det mest kompletta skick, och han anstälde flera jemförelser mellan denna bana och statens banor. Han framhöll då särskildt den omständigheten, att stationshusen på vestkustbanan befunno sig i ett utomordentligt godt skick, uppförda af sten, under det statens vore byggda af trä o. s. v. Men så vidt jag kunde höra, glömde han att nämna, att denna bana saknar egna stationshus på de, efter mitt sätt att se, allra vigtigaste platserna, nemligen Göteborg, Varberg, Halmstad, Helsingborg, Åstorp, Teckomatorp och Landskrona. Jag må säga, att det förefaller mig något egendomligt att under sådana förhållanden särskildt framhålla den fördel, som denna bana skulle ega i sina bättre stationshus framför statsbanorna.

Herr statsrådet och chefen för civildepartementet nämnde nyss, att den största betydelsen för staten af att ega vestkustbanan skulle ligga i dess egenskap af att vara den förbindelseled, som skulle sätta oss i direkt samband med utlandet. Det ligger utan tvifvel ett ganska vigtigt skäl häruti, men jag anser det ej vara *så* vigtigt, att det skulle vara alldeles afgörande för inköpet af banan. Vi måste dock taga någon hänsyn till, att staten har jernväg till Malmö, och att vi öfver Malmö kunna ställa oss i mycket snabb förbindelse med utlandet, och att det redan är bestämdt, att en ångfärja skall komma till stånd mellan Malmö och Köpenhamn. I denna omständighet ligger, icke annat än jag kan förstå, ett försvagande af *det* skäl, som blifvit anfördt för inköpet, nemligen att vi nödvändigt behöfde ega banan till följd af den betydelse, den skulle hafva för vår förbindelse med utlandet.

Herr statsrådet nämnde vidare, att, enligt hvad han hört, många trodde, att meningen vore den, att man så småningom skulle förvandla de enskilda jernvägarne till statsbanor, och att inköpet af vestkustbanan skulle i första hand föranleda inköp af bergslagsbanan, och herr statsrådet uttryckte sin förundran deröfver. Ja, jag tror verkligen, att det är många, som frukta detta, och jag är en af dem. Ty fåfängt skall någon försöka att få mig att tro på att, sedan man en gång börjat att inköpa enskilda jernvägar och man då begynt med vestkustbanan, man skall lyckas både börja och sluta med denna. För att tro detta, måste man antingen känna bra litet till, huru landet ligger i detta hänseende, eller ock inbilla sig något, som man ej kan tro på. Jag för min del kan ej inse annat, än att inköpet af denna bana — det må nu vara i och för sig för staten huru fördelaktigt som helst — är i alla fall förkastligt derför, att det för med sig den konseqvensen, att man måste fortsätta med att inköpa en större del af de enskilda jernvägarne. Och jag tror för min del, att icke ens, sedan staten inköpt vestkustbanan, bergslagsbanan och dalslandsbanan, det skall stanna dervid. Om man ändå finge sluta med nu nämnda jernvägar, så funnes dock ett hopp, trots den vanskliga affär, som det vore för staten att bli egare till bergslagsbanan. Men nej, mine herrar, mägtiga intressen och mägtiga män stå bakom dessa planer, att staten skall inköpa de enskilda banorna i landet. Och har staten en gång köpt in de vigtigaste af dessa jernvägar, skall det vara fåfängt att

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

mota dessa mägtiga män och deras intressen. Följden kan, efter mitt förmenande, blifva den, att staten kommer att köpa de enskilda jernvägarne, den ena efter den andra, tills den har dem alla i sin hand.

Nu skulle man till äfventyrs mot detta kunna invända: nå väl, deri kan ju det ej behöfva ligga någon fara. Jo, enligt min tro ligger en stor fara deri, enär utom det, att kostnaden för statens jernvägstrafik blir mycket större än hvad skäligt är, så behöfver staten verkligen ha de enskilda jernvägarne vid sidan af sina egna banor. Anspråk göras nemligen ständigt och komma äfven fortfarande att framställas på sänkning af frakttaxan. Man vill ju forsla sina varor billigt, ja, så billigt, att staten ej kan göra det utan allt för stora uppoffringar å sin sida. De enskilda jernvägarne stöda staten i detta hänseende, emedan deras intressen dervidlag sammanfalla med statens. Men om man tager bort detta stöd, så får man se, om man sedan länge kan motstå krafvet på allt billigare och, jag får säga, *allt för* billiga jernvägsfrakter.

Detta åter skall hafva till följd, att skilnaden blir allt större mellan den nettoinkomst, som statsbanorna komma att lemna, och de utgifter, som staten har i och för ränta och amortering på sina utländska jernvägslån. Denna brist, som blir allt större och större, lemnar oss åter i utsigt, att vi måste fylla den — med hvilka medel? Jo, med *skattemedel.*

Och denna omständighet är efter mitt förmenande tillräcklig för att motivera ett afslag icke blott på inköp af vestkustbanan, utan, efter hvad jag kan se, på inköp för statens räkning af enskilda jernvägar i allmänhet sedt.

Särskildt ligger det vigt på att nu hindra det föreslagna statsinköpet i dess första linda, och jag skulle mycket beklaga, i fall Riksdagen komme till ett annat beslut än afslag å den kongl. propositionen.

På dessa skäl anhåller jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets afstyrkande hemställan.

Chefen för finansdepartementet, herr statsrådet friherre von Essen: Herr grefve och talman, mine herrar!

Det har blifvit så mycket taladt i kammaren angående detaljerna af de ifrågasatta inköpen, att jag ej skall inlåta mig derå. Jag vill blott med några ord beröra de *finansiella* förhållandena med afseeende på den vinst eller förlust, som staten kan antagas komma att göra på inköpen.

Det har blifvit framhållet af såväl komitén som af flere talare här i kammaren, att om än de stora kompletteringsarbeten, som blifvit ifrågasatta, skulle bli nödiga att utföra, när trafiken sådant kräfver, så skulle dock dessa banor komma att lemna en afkastning af 4,25 procent å inköpssumman. Det har äfven på tillfredsställande sätt blifvit visadt — jag tror af komitén samt af flere talare — att det är allt skäl att antaga, att staten ej skall komma att bedrifva trafiken på

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

sådant sätt, att ej den nämnda inkomsten skall vinnas lika säkert, som då jernvägen är i enskildes händer.

Under sådana förhållanden har man att beräkna: hvad skall staten komma att göra för utgifter för detta köp, och *hvilka medel* skall staten för ändamålet använda?

Jag skulle vilja föreslå, att staten fullgjorde betalningen genom upptagande af ett lån i Sverige af samma lånetyp, som användes för det lån å 40 millioner kronor, hvilket upptogs redan år 1888 — det så kallade 3,6 procent-lånet — och hvilket blott var afsedt för den svenska marknaden, hvarför äfven obligationerna voro affattade med enbart svensk text. Detta lån har på senare tid visat sig vara mycket begärligt i Sverige. Jag kan upplysa derom, att kursen på detsamma har varit ganska förmånlig på sista tiden och att den för närvarande är 99 procent.

Om nu de föreslagna inköpen skulle verkställas genom fortsatt uppläggande *inom* landet af lån af den nämnda typen, så är det visserligen att befara, att genom emissionen af de nya obligationerna kursen skulle komma något att sjunka; ty det är klart, att, när ett större antal obligationer släppes ut i marknaden, kursen har tendens att falla. Men antag äfven, att kursen, som nu är 99 procent, skulle falla till 96 procent, så blefve den effektiva räntan blott 3,81 procent, förutsatt att inlösen sker al pari efter 70 år. Skulle den mot förmodan sjunka ända ned till 92,5 procent, hvilket ej är troligt under nuvarande förhållanden — något, som jag genast skall motivera — skulle den effektiva räntan blifva 4 procent.

Under alla förhållanden har man således att beräkna, att man betalar banorna med pengar, som kosta högst 4 procent.

Jag har, såsom jag nämnde, goda skäl att antaga, att en lycklig försäljning af sådana obligationer kan försiggå inom landet, och detta först och främst derför, att på sista tiden kapitalbildningen visat sig ganska stigande i vårt land; och beviset derför ligger bland annat deri, att en ganska betydande mängd svenska obligationer, som ursprungligen blifvit sålda i utlandet, på senare tider öfverflyttats på svenska händer.

Vi känna vidare alla, att sparbankernas fonder blifvit på sista åren betydligt ökade. Så uppgår postsparbankens behållning för närvarande till 24 millioner kronor. Hvad de allmänna sparbankerna beträffar, så känner jag ej exakt siffrorna i närvarande stund, enär statistiken ej upptager senare siffror än för år 1891. Men nog kan man antaga, att insättningarna nu uppgå till omkring 300 millioner kronor.

Att depositionsräkningarna vexla ganska betydligt, är en känd sak, men äfven de äro dock en mätare på kapitaltillgången. Och i närvarande stund äro äfven dessa räkningar synnerligen vackra: de ha på sista åren stigit med ej så få millioner. Hvilka orsakerna äro till detta glädjande förhållande, behöfver jag här ej närmare inlåta mig på, och det vore ju ej heller lämpligt, då tiden är så långt framskriden.

Nu är förhållandet det, att vi under många år lånat i utlandet.

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

Ty med undantag af det nyss nämnda 1888 års lån, äro alla de öfriga upplagda i utlandet. När man dertill lägger bankernas, framför allt hypoteksbankens, samt kommunernas utländska upplåning, kommer man till en siffra, som jag visserligen ej kan exakt uppgifva, men som efter erfarna bankmäns utsago är så hög, att vårt land derför till utlandet betalar omkring 35 millioner kronor i årlig annuitet.

Det vore således önskvärdt, i fall inköp af dessa banor kommer till stånd, att man fortsatte med att placera obligationerna inom vårt eget land, då ju den svenska marknaden är god, och undveke den utländska skuldsättningen. Numera förefinnes ej heller behofvet af utländsk upplåning för något annat ändamål, som förr kunnat anföras såsom skäl för densamma, t. ex. för att täcka behofvet af riksbankens guldvaluta. Ty denna behöfver för närvarande ej någon förstärkning i detta hänseende.

Nu har man således här tillfälle att i vårt eget land sprida ett lån, som är synnerligen gagneligt för kapitalbildningen, ty man måste erkänna, att det är önskvärdt, att våra landsmän göra sina kapitalplaceringar i svenska obligationer, som stanna inom landet och derför blott äro affattade på vårt språk. En sådan kapitalplacering lemnar visserligen blott 3,6 procent i ränta eller något högre, beroende på kursen vid inköpet, men till gengäld äro de lika säkra som guld. Och det är ju något, som allmänheten sätter värde på. Vi ha tillfälle att se, huru på obligationsmarknaden dessa statspapper finna köpare till fördelaktigt pris, trots att räntan är lägre än den som erbjudes på andra papper, som dock efter noggrann pröfning måste anses säkra. Ty allmänheten har ej ändå till dem samma tillit som till statens egna obligationer.

Jag skall bedja att få tillägga såsom bevis för att en försäljning af dylika obligationer är ännu fördelaktigare, än jag här supponerat, att Stockholms inteckningsgarantieaktiebolag nyligen har upplagt ett 4 procent-lån å 10 millioner kronor på 40 år. På tre veckor såldes deraf 5 millioner till pari, ehuru dessa papper ej äro så säkra som statens obligationer. Och i går höjdes priset på desamma till 100 ½ procent. Detta är således ett bevis för att utsigterna äro goda för en sådan lånetyps utsändande i landet.

Våra obligationer åter af 1890, som lyda på tyska riksmark eller engelska pund, ha noterats i Tyskland till en kurs af 97,25 procent — de löpa med en ränta af 3,5 procent.

Emellertid har den senaste talaren anfört, att, om banan icke bure sig, skattemedel skulle komma att fylla bristen. Jag tror mig på grund af de upplysningar, jag härom erhållit, och på grund af hvad som förut bevisats i afseende på banans afkastning, lugnt kunna påstå, att icke några skattemedel skola ställas i beröring med denna inköpsfråga. Med afseende på hvad samme talare yttrade derom, att inköpet af ifrågavarande jernväg skulle medföra inköp af den ena enskilda jernvägen efter den andra, vill jag fråga honom: Har icke svenska Riksdagen rätt att besluta i hvarje särskildt fall och att säga nej till sådana framställningar? Hvarför behöfver man antaga, att, derför att

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

Riksdagen funnit lämpligt och klokt att inköpa några enskilda banor, som äro fördelaktiga för staten, Riksdagen skulle vara bunden att fortsätta på den väg, i händelse icke lika goda skäl, som nu föreligga, förefinnas? Ett sådant resonnement kan jag icke fatta. Skall man, endast af fruktan för att inköp af andra banor skola följa efter, släppa tag och icke våga göra en fördelaktig affär, när tillfälle dertill bjudes? Är Riksdagen omyndig, så att vi behöfva sätta oss till förmyndare för kommande Riksdagar?

Här har dessutom anmärkts, att för kommunerna skulle uppstå synnerligen stora svårigheter, om den ifrågasatta inlösen af banan komme till stånd. Denna anmärkning har, efter hvad det synes mig, på ett tillfredsställande sätt besvarats af herr statsrådet och chefen för civildepartementet. Jag kan icke se, hvarför ej kommunerna skulle kunna välja den utvägen att taga obligationer i liqvid. Det vore en lätt sak. De kunde då förränta de lån de lemnat med den ränta, som fölle på obligationerna, och slutligen ha de det öfverskjutande beloppet till skänks.

Jag har velat beröra dessa omständigheter för att i någon mån skingra de farhågor, som möjligen i kammaren kunna finnas, för att vi för förvärfvandet af ifrågavarande jernvägar skulle behöfva gå till utlandet och der ytterligare förstora vår skuld.

Herr Berglöf: Då jag tillhör den ort, der den ifrågavarande jernvägen är belägen, är det icke precis angenämt att uppträda och yttra sig i frågan. Ty vare sig jag yttrar mig för eller mot jernvägens inköpande af staten, skall det tydas så, att det är ett enskildt intresse, som förestafvat det slut, hvartill jag kommit. Men då jag förut i denna kammare uppträdt och talat för inköp af åtskilliga enskilda jernvägar, anser jag det vara min pligt att yttra mig äfven om nu föreliggande köpefråga.

En föregående talare på hallandsbänken har redogjort för de stora ansträngningar och det stora besvär, som föregick denna jernvägs tillkomst, och det är nogsamt kändt, huru enskilde, kommuner och landsting till det yttersta ansträngt sig för att skaffa de summor, som voro nödvändiga, för att man skulle kunna bjuda lyckan spetsen vid riksdagen för låns erhållande. De ansträngningar, som i Riksdagen gjorts vid upprepade tillfällen, äro icke små, och jag erinrar mig mycket väl, huru det i den frågan streds, om lån skulle lemnas eller icke åt dessa jernvägar, likasom det nu strides, om orten skall eller icke skall afhändas eganderätten till samma jernvägar. Det var, mine herrar, i gemensam votering och delvis med den förseglade sedelns hjelp, som man lyckades erhålla lånebidrag till dessa jernvägar. Då mödorna varit stora för jernvägarnes erhållande, och då orten under de år den haft jernvägarne nogsamt lärt sig inse, att de på det sätt, hvarpå de nu trafikeras, äro för orten nyttiga och behöfliga, må det icke förundra Riksdagen, att ortens inbyggare gerna se att för framtiden få vara egare till sina jernvägsanläggningar. Men å andra måste man medgifva, att staten handlar i sin goda rätt, när den gör anspråk på att lösa dessa jernvägar till sig.

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m m. (Forts.)

Vi ha från statsrådsbänken fått höra skälen, hvarför man vill hafva jernvägarne, men jag hade väntat mig höra herr statsrådet och chefen för civildepartementet säga, att staten ville vara egare till Sveriges alla enskilda jernvägar. Ty det vore ju ett stort statsintresse, att staten vore den ende, som egde Sveriges alla jernvägar, och att staten vore den ende, som finge sköta jernvägstrafiken i Sverige. Om detta vore för landet lyckligt, vill jag lemna derhän. Ty att en lojal konkurrens är nyttig och behöflig på alla områden, tror jag visat sig icke endast på jernvägstrafikområdet, utan äfven på alla andra industri- och näringsgrenar. Vestkustbanan har deri föregått med ett lysande exempel i många hänseenden. Ty det är för visso erkändt, att, om vestkustbanan icke varit en enskild jernväg, man icke i den dag som i dag är haft några boggievaggnar här i landet; och säkert är, att, om vestkustbanan varit statens tillhörighet, ångfärjan öfver sundet icke funnits.

Emellertid har det visat sig, att detta jernvägsföretag varit af en god ekonomisk beskaffenhet, då till aktieegarne i företaget utdelats ända till 6 procent på byggnadskostnaden, under det att staten på sina jernvägar icke lyckats komma till högre siffra uti behållning än 5,55 procent, och det för endast en högst obetydlig bansträckning, eller bandelen Göteborg—Falköping. Medelprocenten för statens jernvägar i detta afseende är 2,38 procent. Under sådana förhållanden är det icke att undra på, att staten vill blifva egare af dessa jernvägar, då den anser sig derpå kunna förtjena penningar. Men, mine herrar, erfarenheten visar, att staten icke är lycklig uti sina jernvägsköp. Jag har i denna kammare varit med om att rösta för inlösen af trenne jernvägar i Norrland, och erfarenheten från dessa tre jernvägar med hänsyn till statens ekonomiska intresse är afskräckande. Staten har köpt bland annat jernvägsdelen Torpshammar—Sundsvall, en smalspårig jernväg, som staten ansåg sig behöfva. Den kongl. proposition, som derom till Riksdagen framlades, angaf kostnaden för banans inköp och ombyggnad till normalspårig samt dess förseende med nödig materiel till i rundt tal 3,750,000 kronor. Men då jernvägen blef färdig, visade det sig, att den beräknade kostnaden icke var rigtig, enär den verkliga kostnaden gick till 6,109,000 kronor. Detta är siffror, som tala ett tydligt språk. Vidare har Riksdagen beslutat inköp af jernvägen Näsviken—Hudiksvall för att ombygga den till normalspårig och utsträcka den till Ljusdal. Denna jernväg var beräknad att kosta i rundt tal 4,600,000 kronor, men kostade färdig 5,136,000 kronor. Dessutom har Riksdagen beslutat inköp af jernvägen Bergvik—Söderhamn. För att inköpa denna bana, ombygga den till normalspårig och utsträcka den å ena sidan till Stugsund och å den andra till Kilafors, beräknades kostnaden till 3,747,000 kronor, men färdig kostar denna bandel 4,515,000 kronor. Af dessa siffror hoppas jag kammaren finner, att de kostnadsberäkningar, som uppgjorts för fullständigande af redan byggda och redan befintliga jernvägar, icke varit rigtiga, utan öfverskridits med summor, som få räknas i millioner. Under sådana förhållanden kan man icke sätta obetingadt tillit till de beräkningar, som af jernvägskomitén, jernvägsstyrelsen och regeringen

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

gjorts angående den s. k. vestkustbanan och de andra skånska banorna, som äro föreslagna till inköp af staten. Om man sedan beaktar de uppgifter, som i de respektive kongl. propositionerna lemnats rörande inkomsterna för nämnda af staten inköpta jernvägar, finner man, att jernvägen Torpshammar—Sundsvall enligt beräkningar skulle lemna på anläggningskostnaden en inkomst af 4 procent, men denna jernväg lemnade första året, den trafikerades, 2,17 procent, och under år 1892 endast 0,56 procent. Jernvägen Ljusdal—Hudiksvall angafs skola lemna en inkomst af 5,8 procent. Den lemnade första året, den trafikerades, 2,87 procent, och under år 1892 2,92 procent. Således, ehuru den lyckats komma öfver nollpunkten i procentväg, har den dock lemnat betydligt mindre inkomster, än man hade anledning vänta. Jernvägen Kilafors—Stugsund, som jag känner bäst till, och om hvilken jag för flera år sedan i denna kammare fullständigt yttrat mig, trodde man skulle i statens hand lemna en mycket riklig afkastning, men i ekonomiskt afseende har den visat ett högst egendomligt resultat. Den enskilda jernväg, som fans emellan Bergvik och Söderhamn och som af staten inköptes, hade kunnat, i fall den haft rätt dertill, utdela ända till sexton procent. Regeringen uppgaf, att den, om den inköptes och ombyggdes, skulle kunna lemna fem procent. Den lemnade första året, 1888, 2,24 procent och 1892 0,94 procent. Med dessa beräkningar och dessa siffror, hemtade från föreliggande statistiska tabell, för ögonen kan jag icke heller sätta full tilltro till den inkomstberäkning, som komitén, jernvägsstyrelsen och regeringen gjort med afseende på vestkustbanan.

Hvad äflas man om här egentligen? Här finnes ju redan en utmärkt jernväg — en jernväg, som trafikeras på sådant sätt, att ingen anmärkning finnes deremot — och något särskildt behof för staten att inköpa denna jernvägssträcka har icke framvisats, hvarför skall då staten kastas in uti en affär på 25 millioner? Andra orter klaga öfver olägenheterna af att icke ega några jernvägar. De frambära sin klagan och göra sin hemställan till regeringen och till Riksdagen: men deråt lemnas ingen uppmärksamhet. Der gäller det ett fåtal af millioner i förhållande till det förslag, som här föreligger. Det vore större skäl, att regeringen egnade uppmärksamhet åt de orter, som ännu icke fått några jernvägar och som ostridigt böra ega sådana, innan försök göres att kasta staten in uti ett sådant affärsföretag, som här är fråga.

På dessa skäl, herr talman, yrkar jag afslag på regeringens hemställan och bifall till utskottets förslag.

Herr Persson i Killebäckstorp: Herr talman, mine herrar! Jag skall icke hålla några långa tal, men jag kan icke vara med om det förslag, hvartill statsutskottet kommit i föreliggande fråga. Jag anser, att om kammaren beslutar sig för att inlösa den s. k. vestkustbanan, så fattar kammaren ett klokt beslut. Ser man på jernvägskomiténs betänkande, så finner man, att denna banas årsinkomster år för år förökats. Mellersta Hallands jernväg och Göteborg—Hallands jernväg hafva redan det senare året utdelat 6 procent på aktierna. Jag har

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

sett i tidningarna revisorernas berättelse för mellersta Hallands jernväg för senaste år, eller 1893, och den upplyser, att denna bana med 74 kilometers längd gaf icke mindre än 240,550 kronor; och af dessa 240,000 kronor har det föreslagits 6 procent utdelning till aktieegarne, hvilket utgör 93,000 kronor, och så har det föreslagits att afsätta 10,000 kronor till reservfonden och icke mindre än 128,000 kronor till kapitalkontot. Deraf visar sig, att de kunnat utdela icke endast 6 procent, utan äfven mera. Under sådana förhållanden undrar man icke öfver, att aktieegarne icke gerna vilja afstå från aktierna.

Hvad nu beträffar Skåne—Hallands jernväg, har den icke delat ut mer än 3 procent; men äfven denna jernväg har under 1893 haft en inkomst, som varit 90,000 kronor större än år 1892, och det visar, att den är i jemnt stigande år för år. Huru jag än ser saken, så kan jag icke finna annat, än att om denna bana kommer i statens ego, så skall den ovilkorligen tillföra statskassan en icke obetydlig nettoinkomst år för år; då jag tror detta och är lifligt öfvertygad derom, så anser jag det är min ovilkorliga skyldighet att rösta för ifrågavarande inköp.

Jag yrkar således, herr talman, afslag å utskottets förslag och bifall till herr Lasse Jönssons m. fl. reservation.

Herr Ekenman: Herr grefve och talman, mine herrar! Jag hör rop på proposition och skall rätta mig efter kammarens sålunda uttryckta vilja, så till vida att jag skall fatta mig kort. Här hafva anförts åtskilliga betänkligheter för och mot, och jag skall nu be att få begagna mig af tillfället att få göra en liten oskyldig axplockning af de skäl, som anförts såväl af utskottet, som af de talare, som understödt detsamma.

Ett af de första skälen är, att kompletteringsarbetena, i händelse staten inköper jernvägen, skulle blifva så stora, och detta särskildt för stationsbyggnader och synnerligast för den i Göteborg. Det förefaller mig besynnerligt, att man nu här talar om exempelvis stationsbyggnaden i Göteborg. Det är sant, att denna stationsbyggnad användes äfven af en annan jernväg. Men det är förhållandet äfven på andra ställen, att man använder en stationsbyggnad för mer än en jernväg. Sådant kan utan någon som helst olägenhet ske på andra ställen; och då får man väl antaga, att det äfven bör kunna ske i Göteborg. Stationsbyggnaden der är synnerligen stor och prägtig, och jag för min del anser, att det finnes andra stationshus, exempelvis centralstationen i Stockholm, som behöfva långt förr ändras och bättras än stationshuset i Göteborg. Likartadt förhållande eger rum med flertalet af stationerna vid den s. k. vestkustbanan, och jag anser således, att det talet om bristfälliga stationsbyggnader är ett skäl, som icke har den allra ringaste betydelse.

Vidare talar man om rentabiliteten, att den skulle blifva så dålig, om banan komme i statens hand. Jag skall icke besvära kammaren med några sifferuppgifter i detta afseende. Här har redan trakterats med så många sådana, att det kan vara nog. Ledamöterna af Andra Kammaren äro praktiske män, och derför vädjar jag till herrarnes upp-

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

märksamhet, då jag, emot hvad under aftonens debatt yttrats derom, att det vore så dåligt med rentabiliteten, konstaterar det faktum, att de högt ärade representanterna för Halland med händer och fötter, om jag får begagna ett så drastiskt uttryck, sträfva för att få behålla sin jernväg; och detta synes mig tyda på att den icke bär sig så dåligt.

Vidare säger man, att det icke finnes någon anmärkning att göra mot det sätt, hvarpå trafiken skötes på denna bana. Nej, visst icke; men om den skall kunna skötas på lika bra sätt, så är det väl alldeles nödvändigt, att den kompletteras i sådana hänseenden, der den är bristfällig. Icke är den omständigheten, att staten köper in banan, icke är det den, som betingar, att det skall göras kompletteringsarbeten och förbättringar, utan det är nödvändigheten att sköta banan väl; så att om det är behöfligt att förbättra jernvägen, så finnes detta behof lika väl, om den förblir i enskildes händer, som om den köpes af staten. Och då frågar jag: om de enskilda bolagen hafva förmåga och intresse att komplettera sina jernvägar för att väl trafikera dem, har icke staten samma förmåga och intresse? Jag kan icke finna annat.

Här talas om en lojal och en illojal konkurrens med statens jernvägar. När man det läser, så får jag verkligen säga, att man är frestad att fråga: hvad är detta egentligen? Hvad vill det säga? Det är ju blott ord, ord, ord. Jag skall kunna hindra en konkurrens med staten, som är illojal? Hvad är illojal? Det beror ju på den subjektiva uppfattningen. Hvad vill det säga? Gäller det trafiktaxorna? Ja förmodligen. De skola visserligen sanktioneras af regeringen; men det finnes icke något hinder för de enskilda jernvägsbolagen att, när de fått sina taxor fastställda, gå under taxebestämmelserna; såvida man ej härigenom rubbar samtrafiksaftal, hvilket i de flesta fall kan undvikas. För mig är det uppenbart, att man obehindradt kan gå lägre än taxan, och jag har också erfarenhet af att det kan ske på ett ganska effektivt och obehagligt sätt, man må nu kalla detta lojalt eller icke. Så är det taladt om, att derest staten köper denna jernväg, så kommer den att köpa alla möjliga jernvägar i landet. I det fallet tillåter jag mig att hänvisa på hvad erfarenheten säger. Här finnes en jernväg, nemligen Hallsberg—Motala—Mjölby, som Riksdagen köpt för många år sedan. Icke har derför Riksdagen varit nödsakad att köpa alla möjliga svenska jernvägar; utan jag förmodar, att när en sådan fråga framkommer, då har Riksdagen att pröfva den för hvarje gång särskildt; finner Riksdagen banan lämplig att köpa, så besluter Riksdagen köpa den; befinnes den icke lämplig så köpes den icke. Så kommer det att gå till. Antingen beslutet nu blir att inköpa vestkustbanan eller icke, så vill väl Riksdagen behålla sin rätt att bestämma, när den vill köpa en jernväg, eller när den icke vill det. Jag kan icke förstå saken på annat sätt.

Här äro många andra skäl anförda. De hafva varit så många, att när man ser på dessa skäl, som egentligen äro detaljskäl, så förefaller det alldeles, som om man ville med små skäl *mot* skymma bort sjelfva saken. Om man sorterar ut dessa små skäl, som jag gjort, så tror jag, att man snart skall se, att om det också kan framhållas ett och annat, som ligger obehagligt emot, så finnes mycket stora skäl *för*

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

saken. Om man sorterar bort de små skälen, som icke kunna betraktas såsom varande af stor vigt, så återstår *ett* stort skäl för inköp; och det är naturligtvis det, att det ligger ett stort statsintresse i att staten eger denna jernväg, i det att denna jernvägssträcka är fullt likartad med våra stambanor. När vi fortfarande skola hafva stambanor här i landet och anse, att det är lämpligt att tillgodose landet med jernvägar, och att staten bör ega hufvudsträckorna af jernvägarne, finnes då någon bana, som kan mäta sig med den stora vestkustbanan, som förbinder Göteborg och Malmö och medelbarligen Norge med kontinenten? Det är min uppfattning om saken, och jag ser bort från de små frågorna. Det är gifvet, att man icke kan vidtaga sådana åtgärder, utan att man i ett eller annat hänseende stöter mot enskilda intressen, hvilka äro fullt berättigade och befogade, det medgifver jag gerna, men som måste vika, när det kommer fram ett stort nationelt intresse.

Om frågan ännu icke är mogen för sin lösning, så vill jag uttrycka min förhoppning, att den dag skall komma, då den blir löst. Med dessa enkla ord ber jag, herr talman, att få yrka bifall till den kongl. propositionen.

Herr Ljungman: Herr talman! Herrarne behöfva icke vara oroliga, ty jag skall af gammal vana endast yttra några få ord.

Det sades för en stund sedan af herr Anders Persson i Mörarp, att all erfarenhet talade för att statens affärsföretag alltid blefvo dyrare och sämre skötta än enskildes, och han anförde såsom exempel derpå, att när staten drifvit jordbruk, så har det alltid slagit illa ut.

Ja, derpå vill jag gå in, i hvad det afser jordbruksdrift, men staten har också drifvit poströrelse samt telefon- och telegrafrörelse, och då har det deremot slagit ytterst väl ut. Det är icke länge sedan Riksdagen hos Kongl. Maj:t anhöll, att all poströrelse skulle vara statsmonopol, och herrarne torde påminna sig, att Riksdagen år 1889 beslöt, att hufvudlinierna för telefonsamfärdseln skulle läggas i statens hand. Det har nu visat sig, att staten skött post-, telegraf- och telefonväsendet på ett mycket billigt sätt, samt att särskildt telefonafgifterna här i Sverige äro lägre än i andra länder; ty se vi t. ex. på förhållandena i Amerikas förenta stater, der telefon- och telegrafrörelsen är i enskildes händer, så finna vi, att allmänheten blir sämre betjenad, fast afgifterna äro ofantligt högre än hos oss. Gå vi till de stater, der jernvägarne äro i enskilda bolags händer; så skola vi äfven i det afseendet finna, att afgifterna äro högre, på samma gång som den mindre inflytelserike trafikanten blir tillbakasatt, hvarför också de flesta stater sökt att öfvergå till allt fullständigare statsbaneväsende.

Med anledning af herr Perssons i Mörarp yttrande derom, att, om vi finge ett mera utveckladt statsbanesystem, än vi för närvarande hafva, ökade fordringar på fraktnedsättningar skulle framställas, så vill jag endast hänvisa till postafgifterna. Har någonsin något tryck utöfvats på Riksdagen beträffande sänkning af postafgifterna? Nej, ty man vet, att Riksdagen skulle afvisa en sådan fordran och förklara: Vi nedsätta icke denna afgift längre, än vi hafva utsigt till att poströrelsen skall bära sig. Och på samma sätt skulle det säkerligen

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

ske äfven med jernvägarne, om staten öfverginge till ett fullständigt statsbanesystem.

Utsigten för enskilde att göra sina önskningar gällande med hänsyn till statsbanetarifferna beror endast på detta *så mägtiga privatbaneintresse*, hvilket redan tillvällat sig ganska stora fördelar på statsbanornas bekostnad och blifvit hindrande för statsbaneintresset, alldeles på samma sätt som privatbankerna äro hindrande för riksbanken; och man behöfver heller icke vara ängslig för att man skall blifva öfverlupen af anbud från egarne af privatbanor om öfverlåtelse af dessa senare till statsverket, ty de allra flesta privatbanebolag vilja lika litet afyttra sina banor till staten, som privatbankerna vilja uppgå i riksbanken.

Förhållandena i dessa båda afseenden äro alldeles desamma, fast privatbaneintresset genom större omfattning och inflytande redan hotar statsintresset i långt högre grad, än privatbanksintresset någonsin kunnat det.

Herrarne hafva i dag hört, huru de personer, som representera de orter, banan i fråga genomlöper, hafva uppträdt och satt sig emot att staten skulle inlösa ifrågavarande bana, hvilket ådagalägger, att vi icke behöfva vara oroliga för att staten skall blifva öfveransträngd i följd af för stora anspråk från privatbanebolagen om inköp af dessas banor. Man vill ej afstå från så stora magtmedel och så ekonomiskt betydelsefulla möjligheter till utöfvande af "illojal konkurrens", som just samma banors besittning innebär. För min del har jag redan 1885 motionerat om att staten skulle söka förvärfva sig alla vigtigare privatbanor, när det kunde ske för ett sådant pris, att det *lönade sig*. Riksdagen har ännu icke velat lyssna dertill, men jag tror att det vore skäl, att Riksdagen gjorde en början dermed nu, enär vilkoren äro så fördelaktiga. Bestämmer sig Riksdagen för att icke inköpa privatbanor i andra fall, än när det gäller större linier, som kunna erhållas för godt pris, så riskerar man ingenting, och att det nu gäller att inköpa en privatbana för ett sådant pris, att det skulle *löna sig*, det lärer väl svårligen kunna bestridas.

Jag hemställer om bifall till reservanternas förslag.

Herr Nylander: Herr talman! Ehuru jag gerna skulle se, att staten kunde blifva egare till hela denna vestkustbana, hvilken ju onekligen är synnerligen vigtig såsom samfärdsled med våra södra provinser och kontinenten, så kan jag dock icke underlåta att påpeka, att enligt min tanke de millioner, som deri skulle nedläggas, utan tvifvel kunde bättre användas för vårt kommunikationsväsendes utveckling och derigenom också för landet i dess helhet, om man dermed understödde den enskilda företagsamheten i åvägabringandet af jernvägsförbindelser med de orter, hvilka ännu sakna sådana. Enskilda jernvägsanläggningar blifva, såsom herrarne veta, i allmänhet betydligt billigare än statens; af de statistiska uppgifter, som nyligen offentliggjorts, finna vi, att de hittills anlagda enskilda jernvägarne kostat i medeltal 50,000 kronor per kilometer, ehuru man numera nog torde kunna anlägga sådana för 30 à 40,000 kronor. Utgår man emellertid från en beräkningsgrund af 50,000 kronor per kilometer, så skulle, om dessa

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

nära 20 millioner kronor, hvarom här är fråga för inköp af Göteborg—Helsingborg-banan, utlånades på samma vilkor, som lån utlemnas ur nuvarande jernvägslånefonden, så att lika stort belopp från enskildt håll anskaffades, omkring 800 kilometer nya jernvägar kunna i vårt land anläggas eller till längd motsvarande jernvägssträckan Malmö—Gefle. Härigenom skulle utan tvifvel en stor del af de på kommunikationer nu vanlottade orterna kunna blifva tillgodosedda.

Ser man frågan från denna synpunkt, så torde man näppeligen kunna vilja tillråda dessa millioners nedläggande på en redan befintlig bana, hvars aktieegare sjelfva ingalunda önska ett sådant inköp.

Då det emellertid, särskildt från statsrådsbänken, blifvit antydt, att det kan blifva af stor betydelse, att staten eger ett afgjordt inflytande på trafikförhållandena vid denna vestkustbana, så skulle jag kunna vara med om att bifalla ett inköp af åtminstone en liten del af densamma, särskildt jernvägssträckan Göteborg—Hallands; och om något yrkande i sådan rigtning framkommit, skulle jag, herr talman, helst anslutit mig till detsamma.

Herr Lundell: Herr talman! Jag tror, att staten icke i onödan bör kasta sig in i industriella företag, vare sig det är jernvägs- eller andra företag. Äfven om en jernväg i ett enskildt bolags ego, med försigtighet och sparsamhet skött, lemnar rätt god afkastning, så bör man ingalunda föreställa sig, att den i statens hand skall gifva samma inkomst.

Jag tror att, om staten kan få 3 procent på de penningar, som staten utlägger på denna bana, det är ganska bra.

Hafva vi råd att kasta ut dessa 20 à 30 millioner kronor för att göra en årlig förlust på minst 200,000 kronor, så kunna vi ju göra det, men i annat fall tror jag, att det är förståndigast att låta bli det. Banan kan ju mycket väl trafikeras ändå till allas belåtenhet, och jag tror icke, att man bör taga banan från de kommuner, som nu hufvudsakligen ega den.

På grund häraf samt på de skäl, som anförts såväl af utskottets ledamöter som många andra, anhåller jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Andersson i Malmö: Herr talman! Huru lockande det än kunde vara att bemöta ett och annat, som här yttrats under diskussionen, så skall jag dock icke längre fresta herrarnes tålamod, utan endast för min del anhålla, att hufvudsakligen på de skäl, som anförts i jernvägskomiténs betänkande, få yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Lasse Jönsson: Ja, jag skall icke heller länge besvära kammaren. Det är endast en anmärkning, som af en talare på hallandsbänken gjorts mot den reservation jag understödt, som jag anser mig böra bemöta.

Han sade, att det förekomme något i denna reservation, som kunde kallas *en anka*, och att sådant icke borde komma in i riksdagstryck. Häremot vill jag protestera. Det säges nemligen endast, att det vore

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

fara värdt, att dessa banor skulle komma i utländska kapitalisters händer eller utländska konsortiers. Att deri skulle ligga någon fara, har jag icke hört någon vilja bortresonera, undantagandes denne talare.

Det har lika gerna kunnat talas om "ankor" för en 20 år sedan, om någon då hade sagt, att hela ångbåtstrafiken i sundet skulle komma att läggas i danskarnes händer. Då var det ingen, som trodde det, men nu tro vi det, ty nu se vi det. När vi en gång vilja, men icke kunna få köpa denna bana, så komma vi nog att ångra den dag, då vi afslogo ett så förmånligt köpevilkor, som här föreligger, och den dag kanske också kommer, då vi *måste* köpa den, men hvad kostar den då och hurudan få vi den då?

Jag skulle derför djupt beklaga, om detta förslag nu faller, och jag yrkar derför på det varmaste bifall till reservationen.

Häri instämde herr *Mallmin*.

Herr Persson i Mörarp: Jag ber kammaren om ursäkt, att jag å nyo begär ordet, men jag skall icke länge upptaga tiden. Det är nemligen med anledning af ett yttrande af herr Ivar Månsson, hvari han upplyste kammaren, att det hade varit en så stor trafik på ångfärjorna mellan Helsingborg—Helsingör, att det dagligen gått 40 vagnar från ifrågavarande bana eller vestkustbanan. — Han tyckes nu aflägsnat sig, men jag är öfvertygad om att jag citerat rätt och hänvisar i detta fall till protokollet.

Jag är emellertid i tillfälle att meddela, att, enligt officiella uppgifter rörande ångfärjetrafiken, under år 1893 gått öfver denna trafikled 11,884 stycken dels tomma och dels lastade godsvagnar. Jag antager, att omkring hälften deraf varit tomma, men jag vet icke det med visshet. Detta gör, om jag endast beräknar 300 dagar på året, ungefär 40 vagnar om dagen, men det är väl att märka, att af dessa vagnar hafva, såsom jag förut i dag nämnt, 62 procent kommit från Helsingborg—Hessleholms jernväg och endast 35 procent, således omkring 14 vagnar om dagen, från vestkustbanan.

Då detta anförts såsom ett bevis på den stora trafiken på vestkustbanan, så torde den, såsom herrarne finna, kunna reduceras till en tredjedel, och jag skulle icke vidare hafva befattat mig med saken, om han icke från början af sitt anförande försäkrat, att hans uppgifter voro samvetsgranna.

Medan jag nu har ordet, kan jag icke underlåta att bemöta ett yttrande från statsrådsbänken. Herr civilministern yttrade nemligen, att i afseende å nedsättning i godstrafiken de enskilda jernvägsbolagen icke ville gå in på densamma, utan statens jernvägar hade fått vidkännas, snart sagdt, alla förluster.

Tro herrarne verkligen, att, sedan staten blifvit egare till större delen af de enskilda jernvägarne, det skall för staten blifva möjligt att motstå de anspråk, som ställas på fraktnedsättning. Jag kan icke se annat, än att de enskilda jernvägsbolagen äro det bästa skyddet mot öfverdrifna anspråk på fraktnedsättningar å statens jernvägar, emedan dessa enskilda bolags ekonomi icke tillåter dem att gå så

långt som staten, och jag tviflar på, att jernvägsstyrelsen skall visa sig så kraftig, att den kan motstå de anspråk, som komma att framställas på rent af onaturligt låga jernvägsfrakter, anspråk, som med styrka redan varit ifrågasatta.

Angående inköp af den s. k. vestkustbanan m. m. (Forts.)

Herr Zetterstrand: Med fullt erkännande af de synnerligen behjertansvärda skäl, som tala mot inköp af denna bana, har jag dock efter moget beprövande trott mig finna, att skälen *för* inköpet deraf äro starkare än skälen deremot.

Jag kommer derför, ehuru med mycken tvekan, att rösta för reservanternas förslag.

Härmed förklarades öfverläggningen i detta ämne slutad. I enlighet med de gjorda yrkandena gaf herr talmannen propositioner *dels* på bifall till utskottets hemställan, *dels* på bifall till herr Fränckels m. fl. förenämnda reservation och *dels* på afslag å utskottets hemställan och bifall till Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning samt förklarade sig anse den förstnämnda propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Som emellertid votering begärdes, upptog herr talmannen, för bestämmande af kontrapropositionen, å nyo de återstående yrkandena, af hvilka det som afsåg bifall till reservationen förklarades hafva flertalets röster för sig. Men jemväl i fråga om kontrapropositionen äskades votering, i följd hvaraf nu först uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som till kontraproposition i hufvudvoteringen antager bifall till den af herr Fränckel m. fl. vid statsutskottets utlåtande n:o 60 fogade reservation, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren till kontraproposition i nämnda votering antagit bifall till Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning.

Omröstningen öfver denna voteringsproposition utföll med 99 ja mot 105 nej; i följd hvaraf propositionen för hufvudvoteringen erhöll följande af kammaren godkända lydelse:

Den, som bifaller statsutskottets hemställan i punkten I af utlåtandet n:o 60, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren, med afslag å nämnda hemställan, bifallit Kongl. Maj:ts ifrågavarande framställning.

I denna votering röstade 161 ledamöter ja och 42 nej; varande alltså utskottets hemställan af kammaren bifallen.

Punkten II.

Bifölls jemväl.

§ 3.

Herr Johansson i Noraskog yttrade: Jag tillåter mig fästa kammarens uppmärksamhet derpå, att i afton blifvit utdeladt ett memorial från bevillningsutskottet angående kamrarnes skiljaktiga beslut beträffande stämpelskatten. Genom något förbiseende å tryckeriet har detta memorial blifvit betecknadt med n:o 10 i stället för n:o 25, hvilket senare nummer finnes angifvet å alla sidrubriker i memorialet. Jag anhåller att få göra denna rättelse.

Till bordläggning anmäldes härefter följande inkomna ärenden, nemligen:

dels bevillningsutskottets nyssnämnda memorial n:o 25, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i vissa delar af bevillningsutskottets betänkande n:o 17 angående stämpelafgiften;

dels ock lagutskottets utlåtanden:

n:o 60, i anledning af väckta motioner dels om ändring af 7 kap. 3 § strafflagen, dels ock om förklaring af samma paragraf;

n:o 61, i anledning af väckt motion om utarbetande af förslag till lag om skydd för industriella mönster och modeller;

n:o 62, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående uppskof i vissa fall med tillämpning af lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891;

n:o 63, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om framläggande af förslag till föreskrifter i syfte att vid verkställande af frihetsstraff tillämpa s. k. vilkorlig frigifning; och

n:o 64, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utredning och framläggande af förslag afseende införande af vilkorliga straffdomar.

Kammaren beslöt, att dessa ärenden skulle uppföras främst å föredragningslistan för morgondagens sammanträde.

§ 4.

Herr Persson i Mörarp begärde ordet och yttrade: Det förekommer på föredragningslistan en del statsutskottsutlåtanden, som dels äro af beskaffenhet att kunna blifva föremål för gemensam omröstning, i händelse kamrarne fatta olika beslut, och dels äro af betydelse med hänsyn till beräkningen af statsverkets inkomster.

Då det är af vigt att få dessa ärenden föredragna så snart som möjligt, tager jag mig friheten hemställa, att kammaren näst efter statsutskottets utlåtande n:o 55 måtte uppföra ärendena å föredragningslistan i följande ordning, nemligen: 1) statsutskottets utlåtande n:o 65, om nya kasernetablissement, 2) statsutskottets utlåtande n:o 64, om ändringar i riksgäldskontorets aflöningsstat, 3) statsutskottets utlåtande n:o 66, angående öfverflyttning till allmänna indragningsstaten af åtskilliga lärares aflöning, 4) statsutskottets utlåtande n:o 67, med förslag till utgiftsstat för telegrafverket för år 1895, 5) statsutskottets utlåtande n:o 69, angående beräkningen af statsverkets ordinarie inkomster, 6) statsutskottets utlåtande n:o 68, om beredande af tillfälle för mindre bemedlade att bilda egna jordbruk och 7) statsutskottets utlåtande n:o 70, om upplåtelse till krigsskolan å Karlberg af dervarande värdshusbyggnad.

Hvad herr Persson sålunda hemstält bifölls.

§ 5.

Justerades protokollsutdrag; hvarefter kammarens ledamöter åtkildes kl. 1 på natten.

In fide m
Hj. Nehrman.